SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

C Z A S O P I S M O

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM I KOLONIALNYM

ZESZYT III—IV (13—14)
LIPIEC — GRUDZIEŃ

WARSZAWA 1937

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ
Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska" Sp. Akc. w Warszawie

Drukiem Zakładów Graficznych „Biblioteka Polska“ w Bydgoszczy

SPIS RZECZY

SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

ZESZYT 3—4 LIPIEC — GRUDZIEŃ ROK IV

Redaktor: JAN DĘBSKI

OD REDAKCJI

Z każdym rokiem rozszerza się zakres spraw — morskich i kolonialnych — którymi zainteresowana jest Polska. Równocześnie rosną potrzeby pogłębienia naszej wiedzy o tych sprawach, powiększa się liczba czytelników naukowo-propagandowych wydawnictw, poświęconych morzu, handlowi morskiemu i koloniom. Nasz Kwartalnik był próbą dostarczenia społecznym działaczom, skupionym przede wszystkim pod sztandarami Ligi Morskiej i Kolonialnej, programowego materiału ze wszystkich dziedzin prac, prowadzonych przez Ligę. Kwartalnik stał się równocześnie organem coraz liczniejszego grona publicystów, pogłębiających naszą wiedzę, śledzących pilnie rozwój wydarzeń na dalekich szlakach morskich i ziemiach zamorskich. W oświetleniu naszych zainteresowań i potrzeb Kwartalnik stał się — w dziale wydawniczym — nowym wyrazem rozwoju prac Ligi i samej organizacji. W rozwoju tym nastąpił nowy etap. Liga powołuje do życia Instytut Naukowy. Instytut ten spełniać będzie równocześnie podwójne zadanie: będzie, łącznie z muzeum i biblioteką instytucją naukową, skupiającą siły naukowe do badań w dziedzinie morskiej, kolonialnej, emigracyjnej, wód śródlądowych — a równocześnie, jako organ Ligi, Instytut ujmie w swoje ręce dotychczasowe nasze poczynania w dziedzinie studiów i publikowania prac specjalnych, wykonywać będzie część programowych prac Ligi, opracowywać problemy zlecone przez Ligę. Przejmując cały szereg prac ligowych, pomiędzy innymi przejmie Instytut i redakcję „Spraw Morskich i Kolonialnych", które staną się do pewnego stopnia jego organem,

niezależnie od ściśle naukowych prac specjalnych, które Instytut będzie wydawał. Dotychczasowy charakter pisma — naukowo-propagandowy ma być utrzymany; wzrośnie na pewno liczba współpracowników, bardziej planowo wiązać się będą poszczególne numery Kwartalnika, gdy znajdzie on teraz oparcie w odrębnej komórce pracy L. M. K., jaką będzie Instytut, wyposażony w odpowiednie środki, skupiający znawców zagadnień, którzy umocnią i pogłębią rozliczne prace wielkiej już dzisiaj organizacji L. M. K.

HUBERT SUKIENNICKI

PROBLEM SUROWCOWY W ROZWAŻANIACH MIĘDZYNARODOWYCH

W okresie przedwojennego liberalizmu gospodarczego problem surowcowy w sensie gospodarczym nie był zagadnieniem odrębnym, stanowił on fragment międzynarodowej wymiany handlowej. Rozwój produkcji surowców i ich rozdział kształtował się równolegle i w ścisłej zależności od procesu uprzemysławiania się poszczególnych krajów oraz częściowo od całokształtu procesu wymiany kapitałowej, towarowej i ludnościowej.

Poczynając od drugiej połowy ubiegłego stulecia, w ciągu dziesiątków lat, na skutek nieprzerwanego postępu techniki poczęły się dokonywać gruntowne przemiany w strukturze gospodarczej szeregu zasobnych w kapitały państw. W rezultacie rewolucja przemysłowa przekształciła niektóre państwa w zwarte i wzorowo zorganizowane kompleksy przemysłowe, których potrzeby musiały być odpowiednio nasycane i zaspakajane.

Ten rozwojowy proces uprzemysławiania się wytworzył sytuację, w której nieodzowną koniecznością gospodarczą było możliwie niezależne rozporządzanie jak największymi i najwszechstronniejszymi ilościami źródeł surowcowych.

Ponieważ żadne niemal z państw nie znajdowało się w tych szczęśliwych warunkach geograficznych i geologicznych, by w granicach swych metropolii mogło rozporządzać ogółem bogactw naturalnych i źródeł surowcowych, przeto państwa uprzemysławiające się zmuszone zostały do poszukiwania i eksploatowania uzupełniających źródeł surowcowych na zewnątrz. *Proces więc uprzemysławiania się charakteryzuje polityczno-gospodarcze zjawisko, wyrażające się w akcji rozszerzania stanu posiadania kolonialnego.*

W konsekwencji obu tych procesów państwa uprzemysłowione i jednocześnie kolonialne (sensu largo) stały się wyłącznymi dysponentami

w zakresie międzynarodowej wymiany handlowej, w szczególności surowcami przemysłowymi i kolonialnymi, oraz z natury rzeczy wyłącznymi podmiotami w tej wymianie. Państwa rolnicze natomiast ograniczone zostały w zakresie międzynarodowej wymiany handlowej głównie do możliwości eksportowania artykułów żywnościowych oraz importowania produktów gotowych.

Ten stan rzeczy uległ załamaniu w okresie ostatniej wojny światowej, której konsekwencje zmieniły gruntownie gospodarcze podstawy przedwojennego problemu surowcowego, wprowadzając do niego ponadto nowe przesłanki polityczne.

Ostatnia wojna światowa wykazała, że państwa o jednolitej strukturze rolniczej, w przypadku zbrojnego konfliktu są organizmami słabszymi w zestawieniu z państwami uprzemysłowionymi. Potężne państwo rolnicze uległo państwu uprzemysłowionemu; z kolei to ostatnie przegrało wojnę z tymi państwami uprzemysłowionymi, które zdołały sobie zapewnić podczas wojny bezpośredni dostęp i eksploatację źródeł surowcowych poza granicami metropolii. W wyniku przegranej wojny, państwo zwyciężone pozbawione zostało posiadłości kolonialnych, a więc odcięte od źródeł surowców kolonialnych; państwa zwycięskie podzieliły pod formą międzynarodowego mandatu zdobycz kolonialną między sobą, powiększając tym samym swój przedwojenny stan posiadania kolonialnego i stwarzając większy jeszcze od przedwojennego monopol na eksploatację źródeł surowcowych.

Państwa nowopowstałe i państwa nieuprzemysłowione oraz zwyciężone państwo uprzemysłowione i jednocześnie pozbawione dawnych posiadłości kolonialnych, znalazły się w dziedzinie zaspokojenia potrzeb surowcowych w ścisłej zależności od państw, eksploatujących bogactwa surowcowe; znalazły się w tym trudniejszej sytuacji, że w praktyce zostały zmuszone płacić za import surowców dewizami lub złotem, gdy tymczasem podstawy finansowe tych państw uległy całkowitemu załamaniu się, wynikającemu z konsekwencji wojny światowej.

Nazajutrz po wojnie światowej problem surowcowy wypłynął na powierzchnię całokształtu międzynarodowych stosunków gospodarczych. Od tej chwili, zmieniając swoje oblicze, problem ten staje się doniosłym fragmentem polityki międzynarodowej, którego rozwiązania, jak dotychczas bezskutecznie, poszukuje się na wielu drogach.

Problem surowcowy w Lidze Narodów

Rada Ligi Narodów na posiedzeniu z dnia 27 października 1920 r. podjęła uchwałę następującej treści:

„Rada, zdając sobie sprawę z trudności, na które natrafia szereg krajów w związku z koniecznością importu surowców, niezbędnych dla dobrobytu ogólnego, a nawet dla egzystencji tych krajów, powierzyła Sekcji Ekonomicznej zbadanie:

1. zakresu i rodzaju tych konieczności;
2. przyczyn, związanych z tymi trudnościami (innymi jednak, niż te, które wynikają z braku kredytów lub ze zmienności walutowych, a które zostały już zbadane na konferencji finansowej w Brukseli); skutki, wynikające z istnienia monopolów, będą przedmiotem szczególnej uwagi.

Rada wzywa Komisję o przedłożenie jej w możliwie najkrótszym czasie raportu oraz wniosków, opartych na uprzednio przeprowadzonej ankiecie — raportu, który stanie się niezbędny w późniejszych rozważaniach na najbliższej Międzynarodowej Konferencji Gospodarczej i Finansowej".

Sekcja Ekonomiczna Ligi Narodów przeprowadziła ankietę wśród państw-członków Ligi oraz nie-członków, zainteresowanych jednak problemem surowcowym. Poddano analizie materiały statystyczne co do niektórych podstawowych surowców z okresu przedwojennego; podjęto próbę teoretycznego ustalenia potrzeb surowcowych poszczególnych krajów. Rozważano trudności, wynikające z systemu monopolów oraz z ograniczeń importowych i eksportowych. Powierzono wreszcie przeprowadzenie dodatkowych badań grupie rzeczoznawców pod kierownictwem prof. Gini. Zestawiono wyniki prac Sekcji Ekonomicznej z pracami prof. Gini; sporządzono raport, którego Rada Ligi Narodów się domagała.

Problem surowcowy od chwili podjęcia uchwały Rady do momentu przedłożenia raportu, a więc niespełna w ciągu roku, uległ, jak się okazało, zasadniczej przemianie. O ile początkowo chodziło o trudności, wynikające z niedostatecznej podaży (oświetlenie trudności finansowych zostało w uchwale Rady wyeliminowane), co było w okresie wojennym charakterystyczną cechą systemu kontroli i ograniczeń, to już w 1921 r. dzięki przywróceniu wolności w międzynarodowej wymianie handlowej ujawnił się niedostateczny popyt na surowce przy nadmiernej podaży. Ceny surowców spadły do skali przedwojennej, mimo to wskutek trudności finansowych przemysł przetwórczy zmuszony był ograniczyć produkcję.

Ta przemiana w stosunkach gospodarczych nie pozwoliła państwom, biorącym udział w ankiecie, na sprecyzowanie stanowiska co do cyfrowego zapotrzebowania na surowce oraz co do ujawnienia istotnych trudności, nasuwających się przy nabywaniu surowców. Tym samym przeprowadzona ankieta stała się materiałem niedostatecznym i uniemożliwiającym wyciągnięcie konkretnych wniosków w kierunku międzynarodowego uregulowania problemu surowcowego.

Mimo tych podstawowych braków ankiety, Sekcja Ekonomiczna poczyniła próby sformułowania kilku ogólnych stwierdzeń, zasługują-

cych na podkreślenie. Zdaniem Sekcji, jakkolwiek „symptomy zła są inne", biorąc pod uwagę wspomniane wyżej okresy czasu, to jednak „podstawowy środek zaradczy pozostaje bez zmiany". Zawiera się on w konieczności dostosowania produkcji do warunków powojennych, a co za tym idzie w konieczności dostosowania produkcji surowców do przyszłych potrzeb światowych, jakie powstaną z chwilą wyeliminowania z ogólnej produkcji przemysłów, sztucznie powstałych podczas wojny, oraz z chwilą przywrócenia konsumcji do normalnego stanu.

Innym czynikiem, zapewniającym odpowiednie zaspokojenie potrzeb surowcowych każdego kraju, jest konieczność udoskonalenia możliwości transportowych. Zdaniem Sekcji Ekonomicznej jest to czynnik drugorzędny, lecz niewątpliwie mający doniosły związek z ceną surowca. Udoskonalenie środków transportowych miałoby na celu dostarczenie surowca na rynki zapotrzebowania i to w odpowiedniej ilości, po cenach rozsądnych i bez nieuzasadnionej zwłoki.

Trzecim czynnikiem, rozpatrywanym z punktu widzenia trudności w wymianie surowcowej, były ograniczenia handlowe. System ograniczeń z jego wszystkimi wadami był koniecznością w okresie wojennym; z chwilą podjęcia normalnych stosunków handlowych musiał być uznany dla problemu surowcowego jako system szkodliwy. Rozważania na ten temat doprowadziły Sekcję Ekonomiczną do sprecyzowania wniosków nie tyle w odniesieniu do przeszłości, ile jako wytyczne na przyszłość.

Niewątpliwie każde państwo posiada swobodne prawo dysponowania swymi bogactwami naturalnymi lub swoją produkcją surowcową. Jednak wytwarzane przez jeden kraj surowce, które w wielu przypadkach są podstawą życia gospodarczego innych krajów, nie powinny być, z nielicznymi wyjątkami, przedmiotem ograniczeń lub zróżniczkowanej reglamentacji, co mogłoby zagrozić produkcji krajów nie posiadających surowca lub narzucić im położenie upośledzone i zależność gospodarczą. W szczególności należało by zwalczać zarządzenia co do wywozowych taryf celnych w przypadku, kiedy zarządzenia te miałyby charakter instrumentu walki ekonomicznej z krajem potrzebującym surowców.

Jeżeli chodzi o wpływ monopolów na problem surowcowy, to z powodu wspomnianych braków ankiety, Sekcja Ekonomiczna nie potrafiła w swym raporcie zająć stanowiska, zaznaczając, że żadne z państw, uczestniczących w ankiecie, nie sprecyzowało skarg lub też uwag na ten temat.

Sekcja Ekonomiczna, wychodząc poza ramy uchwały Rady Ligi Narodów z 27 października 1920 r., a nawiązując do rezolucji, przyjętej

przez Międzynarodowy Kongres Górniczy z marca 1920 r. wypowiedziała się krytycznie, co do utworzenia międzynarodowego urzędu „dla rozdziału olejów mineralnych, rud i innych surowców, niezbędnych dla przywrócenia normalnego życia gospodarczego wszystkich narodów“. Projekt stworzenia międzynarodowej centrali surowców Sekcja Ekonomiczna uznała za niewykonalny. Motywy tego stanowiska zasługują na przytoczenie, ponieważ zawierają szereg istotnych momentów, obrazujących trudności w rozwiązaniu problemu surowcowego w płaszczyźnie międzynarodowej.

„Byłoby niemożliwe — zdaniem Sekcji Ekonomicznej — uzyskać powszechną zgodę państw produkujących i konsumujących na powierzenie międzynarodowej organizacji doniosłych funkcyj, przewidzianych w projekcie. Liga Narodów zaś nie może zmusić swych członków do wstąpienia wbrew ich woli do podobnej organizacji;

żadna organizacja, mająca na celu międzynarodową kontrolę i rozdział surowców, nie może się ukonstytuować bez uprzedniego ustalenia cen i form przydziału surowców według pewnej zasady kontyngentowania; tego rodzaju przedsięwzięcie wymagałoby z natury rzeczy międzynarodowej kontroli całokształtu wewnętrznego życia gospodarczego zainteresowanych krajów;

żadne zorganizowanie systemu kontyngentowego nie jest możliwe, chyba że organizację taką wyposaży się w środki, zmuszające kraje konsumpcyjne do przyjęcia narzuconych im kontyngentów i do regulowania zapłaty, co wydaje się zupełnie niewykonalne;

nie istnieje kryterium, według którego międzynarodowy urząd byłby w stanie ustalić słuszne kontyngenty danego surowca, przyznane danemu krajowi, chyba że przyjmie się za podstawę spożycia spożycie poprzednie (co wzmocniłoby dotychczasowe rozmieszczenie ośrodków przemysłowych), lub oprze się na dowolnym ustaleniu potrzeb, co dałoby projektowanemu urzędowi międzynarodowemu możność narzucenia wszystkim państwom — członkom Ligi — ich przyszłego rozwoju przemysłu;

nawet gdyby wszystkie te obiekcje zostały wyeliminowane, to prawdopodobne jest, że straty, które wyniknęłyby dla produkcji przemysłowej z tego rodzaju zresztą bezskutecznej interwencji oraz z tytułu utrzymania biurokratycznego aparatu tego urzędu międzynarodowego, podważyłyby ostatecznie sam projekt.“

Raport Sekcji Ekonomicznej byłby niekompletnym zobrazowaniem problemu surowcowego na terenie Ligi Narodów z 1921 r., gdyby nie został uzupełniony gruntowną pracą prof. Gini, którego wnioski mają charakter teoretyczny i zresztą nie odbiegają wiele od treści wniosków Sekcji Ekonomicznej. Trudności w zaspakajaniu potrzeb surowcowych dla wielu państw, według raportu prof. Gini, istniały na skutek: 1) braku odpowiednich kapitałów, 2) wzrostu potrzeb, 3) niewłaściwego rozdziału surowców, 4) ograniczeń handlowych, 5) przeszkód komunikacyjno-transportowych, 6) przenoszenia się ośrodków produkcji surowców, 7) braku środków płatniczych, 8) podważania stabilizacji walut, 9) braku równowagi finansowej, 10) spekulacji.

Prof. Gini oraz jego współpracownicy, badając szczegółowo problem surowcowy, zdawali sobie sprawę, że w ówczesnych stosunkach sprawiedliwe jego rozwiązanie było niemożliwe. Wnioski więc ostateczne — to teoretyczne stwierdzenie stanu faktycznego, to naukowa diagnoza bez możliwości praktycznego zastosowania środków zaradczych poza jedynym — powrotem do wolnej wymiany handlowej. W stwierdzeniach swych prof. Gini uznał za najistotniejsze elementy problemu surowcowego: 1) rozdział surowców; 2) rozmieszczanie konsumentów tych spożywców (a więc emigracja ludnościowa); 3) transport; 4) produkcję; 5) międzynarodowe kredyty; 6) wymianę.

W rezultacie Liga Narodów i jej organy spełniły swe zadanie połowicznie. Problem surowcowy oświetlony został jedynie ze strony teoretycznej w przekroju stosunków z 1921—22 roku. Zakończenie tego pierwszego aktu międzynarodowych rozważań na tematy surowcowe pozwoliło na zatriumfowanie zasady przedwojennego liberalizmu gospodarczego — „laissez faire, laissez passer".

Załamanie się powojennego liberalizmu gospodarczego

Konsekwencje wojny światowej poczęły się dawać odczuwać w międzynarodowej wymianie gospodarczej już w 1922 r. Stany Zjednoczone Ameryki Półn. z dłużnika państw europejskich przekształciły się w wierzyciela i jednocześnie największego posiadacza rezerw w złocie. Depozyty „National Bank" St. Zjednoczonych Ameryki Północnej wynosiły na dzień 30 czerwca 1914 r. kwotę 11 482 190 000 dol., na dzień 30 czerwca 1919 r. — 20 799 550 000 dol., a na 30 czerwca 1936 r. — 29 702 839 000 dol. Jednocześnie w okresie powojennym Stany Zjednoczone Ameryki Północnej zadały cios międzynarodowej wymianie gospodarczej przez wyeliminowanie z niej emigracyjnych procesów ludnościowych. Ograniczenia imigracyjne dotknęły przede wszystkim wyniszczone wojną kraje Europy środkowej i wschodniej. Imigracja w Stanach Zjednoczonych wynosiła w latach:

1913	1 197 892	osób
1914	1 218 480	„
1922	309 556	„
1931	97 139	„
1936	36 329	„

Dzięki zarządzeniom imigracyjnym Stany Zjednoczone Ameryki Półn. nie pozwoliły na choćby skromniutkie podzielenie się zyskami

z wojny światowej z ludnością europejskich krajów emigracyjnych. W zamian za ograniczenia imigracyjne udzielono Europie wysoko oprocentowanych i stosunkowo zbyt krótkoterminowych pożyczek, przedłużając tym samym istnienie powstałych w czasie wojny kanałów, przez które w dalszym ciągu sączyły się z Europy do Ameryki dewizy i złoto, wypompowywane z precyzją z najuboższych krajów, dotkliwie odczuwających ekonomiczne skutki wojny światowej.

Ograniczenia imigracyjne i ekspansja kapitałów amerykańskich były początkiem światowego kryzysu gospodarczego. St. Zjednoczone Ameryki Półn., jeden z główniejszych monopolistów surowców, po siedmiu latach tłustych same zaczęły odczuwać skutki kryzysu, wywołane przede wszystkim niedostosowaniem się wzrastającej produkcji do potrzeb, wynikających z warunków powojennych. W okresie jednak 1922—1929, dzięki reglamentacji przez kartele produkcji i cen podstawowych surowców, Stany Zjednoczone Ameryki Półn. w tej dziedzinie znajdowały się jeszcze w dogodnej dla siebie sytuacji. W Europie zaś rozpoczynał się okres złej koniunktury gospodarczej. Przystąpiono do wprowadzania w formie przejściowej pewnych ograniczeń w wymianie handlowej i kapitałowej. Liberalizm gospodarczy z jego podstawową zasadą — wolnością wymiany — zaczął się załamywać. I oto Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, stuprocentowy wyznawca doktryn liberalizmu gospodarczego, czynią krok drugi, pogłębiający krytyczną sytuację gospodarczą na wszystkich niemal rynkach. Tym następnym krokiem, po ograniczeniach imigracyjnych, było zarządzenie w przedmiocie znacznego podniesienia taryf celnych w 1930 r. Krok ten pobudził Wielką Brytanię do zawarcia umowy ottawskiej ze swymi dominiami i do wprowadzenia preferencyj importowych w zakresie produktów rolniczych w całym Imperium Brytyjskim. W obronie swej egzystencji państwa kontynentu europejskiego wprowadziły reglamentację dewiz, w handlu międzynarodowym oparły się na zasadach kontyngentów, clearingu itp.; dla ratowania swych bilansów handlowych, za przykładem Japonii, zaczęto stosować dumpingową konkurencję w międzynarodowym handlu.

Walka o surowce

W ciągu kilku lat trwania zagmatwanej sytuacji gospodarczej problem surowcowy stał się najbardziej żywotnym zagadnieniem, którego konieczność słusznego uregulowania zaczęła się nasuwać z bezwzględną realnością. Zrodziła się wyraźna w skutkach linia podziału na państwa „nasycone" i „głodne". Zanim przystąpiono do ponownych rozważań na temat, oświetlony już w Lidze Narodów w 1921 r., nastąpiła akcja bezpośrednia

Japonii w Mandżurii, Italii w Abisynii, oraz akcja w Hiszpanii. Podłoże tych zbrojnych konfliktów — to dążenie państw, znajdujących się po drugiej stronie linii podziału, do pozyskania źródeł surowcowych i do umożliwienia ekspansji ludnościowej poza granice suwerenne. Dążenie to, poparte niestety siłą zbrojną, z punktu widzenia klasyków teorii ekonomii można by określić jako naturalne dążenie zorganizowanych społeczeństw o tzw. dynamice ludnościowej, do uzyskania równowagi gospodarczej w stosunkach międzynarodowych.

Nie usprawiedliwiając konieczności użycia aktów bezpośrednich, stwierdzić jednak obiektywnie należy, że były one poprzedzone głosami, wypowiedzianymi na terenie międzynarodowym przez strony zainteresowane.

Delegat Italii do Ligi Narodów min. Scialoia zaznaczył na Zgromadzeniu Ligi Narodów we wrześniu 1929 r. (wyjątek z przemówienia na temat ogólnych trudności ekonomicznych):

„Najsilniejsze konflikty interesów między narodami powstają w płaszczyźnie ekonomicznej, ponieważ właśnie tu ujawniają się instynktowne tendencje narodów do rozpatrywania problemów pod jedynym kątem widzenia ich własnych bezpośrednich interesów. Jedynie poprzez światły i świadomy wysiłek odpowiedzialnych rządów będzie możliwe wyjść poza to ciasne ujęcie sprawy i dotrzeć do zrozumienia całokształtu wszystkich aspektów zagadnienia ekonomicznego w duchu uczuć solidarności i sprawiedliwości. Odnosi się to w szczególności do pewnych zagadnień podstawowych, np. do problemu surowcowego".

Inne nieco ujęcie w trafnym sformułowaniu zawierał memoriał ministra Rzeszy Niemieckiej Hugenberga z dnia 16 czerwca 1933 r., przedłożony Światowej Konferencji Monetarnej i Ekonomicznej. Wyjątek z tego memoriału posiada treść następującą:

„Z punktu widzenia Niemiec pokojowa i rozsądna współpraca między krajami dłużniczymi i wierzycielskimi oprzeć się powinna na dwóch liberalnych zarządzeniach, które pozwoliłyby Rzeszy Niemieckiej stworzyć znowu warunki, umożliwiające jej dokonywanie wypłat zagranicznych. Pierwsze polegałoby na ponownym przydziale Rzeszy posiadłości kolonialnych w Afryce, gdzie mogłaby ona przedsięwziąć na wielką skalę zakrojone prace i dokonać poważnych urządzeń organizacyjnych, które w innym przypadku nie zostałyby nigdy zrealizowane. Drugie zarządzenie polegałoby na udostępnieniu narodom bez przestrzeni terytoriów emigracyjnych, gdzie rasa, pełna energii, miałaby możność przedsięwziąć wielkie prace na korzyść pokoju.

Mylne jest twierdzenie, że świat cierpi z powodu nadprodukcji, podobnie, jak błędem jest przypuszczenie, że nędza naszych czasów spowodowana jest postępem mechanizacji. W rzeczywistości nie cierpimy z powodu nadprodukcji, lecz z powodu przymusowego zmniejszenia konsumpcji. Wojna, rewolucja i rozprężenie międzynarodowe, znalazły swój początek w Rosji i w znacznej części krajów Wschodu. Zamiast uzdrowić te przejawy lub im przeciwdziałać, kraje cywilizo-

wane, mające największą zdolność konsumpcyjną, przyczyniły się do ich stałego zaostrzenia przez sztuczne swe zubożenie. Destrukcyjny ten przejaw trwa w chwili obecnej nadal".

Konferencje i rozważania na terenie międzynarodowym na tematy finansowo-gospodarcze nie dawały jednak żadnych konkretnych wyników. W międzyczasie z Ligi Narodów ustąpiły Japonia i Rzesza Niemiecka. W konsekwencji akcji zbrojnej Italii w Abisynii i konfliktu z tego tytułu między Ligą a Italią, ta ostatnia, nie występując formalnie z Ligi, uchyliła się od wszelkiej współpracy na terenie genewskim. Italia przeprowadziła zwycięską kampanię z Abisynią, wygrała również konflikt z Ligą, podważając autorytet nie tylko Ligi, ale i Wielkiej Brytanii; ostatecznie Italia wystąpiła również z Ligi.

Jednocześnie Rzesza Niemiecka, po zrealizowaniu swych dążeń w kierunku przywrócenia całkowitej niezależności politycznej w drodze stwarzania faktów dokonanych, przekreślających poszczególne zobowiązania traktatu wersalskiego, po wypowiedzeniu umów locarneńskich, wysunęła na porządek dzienny zagadnienie przywrócenia Rzeszy jej dawnych posiadłości kolonialnych.

W tej naprężonej atmosferze, w szczególności pod wpływem roszczeń kolonialnych Rzeszy Niemieckiej, przedstawiciel rządu Wielkiej Brytanii wystąpił na terenie Ligi Narodów z inicjatywą, która właściwie była wznowieniem procesu z 1920 i 1921 r. w przedmiocie problemu surowcowego.

Wznowienie problemu surowcowego w Lidze Narodów i reakcje państw kolonialnych

Wyjątek z przemówienia min. sir Samuela Hoare'a, wygłoszonego na Zgromadzeniu Ligi Narodów z dnia 11 września 1935 r., brzmi jak następuje:

...„Obfitość źródeł surowcowych wydaje się zapewniać krajom, posiadającym te źródła, specjalne korzyści. Łatwo jednak przecenia się doniosłość tych korzyści; istnieją bowiem kraje, które — nie posiadając naturalnych surowców lub posiadając je w małej ilości — zdołały jednak przez przemysł i handel zapewnić sobie dobrobyt i siłę. Jednakże faktem jest, że pewne kraje posiadają naturalne korzyści bądź na własnym terytorium, bądź w swych koloniach, podczas gdy inne mniej uprzywilejowane patrzą na taki stan rzeczy z niepokojem. Szczególnie jeśli chodzi o surowce kolonialne, dosyć zrozumiałe jest, że taki stan rzeczy powoduje obawy stworzenia sytuacji monopolistycznych i ekskluzywnych na niekorzyść krajów, nie posiadających imperium kolonialnego. Jest rzeczą jasną, że dla wielu osób zdaje się to stwarzać prawdziwy problem; nieroz-

sądnie byłoby chcieć nad tym przejść do porządku dziennego. Możliwe jest, że przecenia się doniosłość tej kwestii; możliwe jest, że wyzyskuje się ją dla innych celów, tym niemniej jednak, ponieważ sprawa ta wywołuje niepokój i niezadowolenie, byłoby wskazane poddać ją badaniu, rozpatrzeć wysunięte propozycje, mające na celu jej uregulowanie, stwierdzić istotny rozmiar niedomagań i o ile niedomaganie to jest poważne — poczynić starania, by je usunąć.

Zdaniem rządu J. K. M. problem ten posiada charakter bardziej ekonomiczny, niż polityczny i terytorialny; wyrażane obawy spowodowane są możliwością powstawania monopolów i pozbawienia podstawowych surowców kolonialnych.

Pragnienie stworzenia gwarancji, że rozdział surowców nie będzie powodem niesłusznego upośledzenia, jest właściwą przyczyną żądań co do bardziej szczegółowego przestudiowania tego zagadnienia. Jeśli chodzi o rząd J. K. M. w Zjednoczonym Królestwie, jestem przekonany, że jest on gotów do wzięcia udziału w badaniu tych zagadnień".

To ostrożne i dość logiczne sformułowanie brytyjskiego ministra już w momencie podjęcia inicjatywy, wskazywało, że Wielka Brytania zamierza przeprowadzić ponowny proces teoretycznego oświetlenia problemu surowcowego, zakładając a priori — w formie zresztą niekoniecznie kategorycznej, że problem surowcowy w skali międzynarodowej nie wiąże się z problemem kolonialnym. Wyrok w tym procesie miał wykazać, że argumentacje surowcowe, wysuwane przez Rzeszę Niemiecką przy okazji roszczeń kolonialnych, są bezprzedmiotowe i nieuzasadnione. Mimo takiego niewątpliwie politycznego podejścia do zagadnienia surowcowego, większość państw kolonialnych w publicznych enuncjacjach urzędowych przez przedstawicieli rządu uważała za konieczne wypowiedzieć się w ciałach parlamentarnych w tej formie, jak gdyby chodziło we wznawianym procesie surowcowym nie o rozwiązania gospodarcze, lecz o zaspokojenie terytorialnych pretensyj poszczególnych krajów co do posiadania kolonialnego. Państwa te dostrzegły w podjętej przez rząd brytyjski inicjatywie groźbę ewentualnej rewizji dzisiejszego stanu posiadania i uznały za konieczne na fakt ten zareagować.

W dniu 21 lutego 1936 r. min. spraw zagranicznych Holandii w swym przemówieniu na terenie parlamentarnym oświadczył:

„...Holandia nigdy dobrowolnie nie odstąpi centymetra swych terytoriów kolonialnych, by zadowolić apetyty ekspansjonistyczne innych krajów".

Pod adresem Holandii nie były zgłoszone, jak dotychczas, z żadnej strony pretensje o odstąpienie jej choćby najmniejszej części posiadłości kolonialnych, w które Holandia włożyła wiele wysiłków i kapitałów przedsiębiorczego narodu holenderskiego. Obawa Holandii przed „apetytami ekspansjonistycznymi" tkwi, zdaje się, w fakcie, że wśród państw „nasyconych" Holandia zajmuje poważną pozycję. Świadczą o tym dane statystyczne.

Obszar Holandii w Europie — 13 208 mil² ang.; przestrzeń kolonii — 788 375 mil² ang. Ludność w macierzy na 31 XII 1934 wynosiła 8 392 102 osoby; ludność w koloniach — powyżej 60 000 000. Budżet państwowy na 1936 r. przewidywał:

dochód w metropolii 25 237 511 guld., dochód w koloniach 410 590 922 g.,
rozchód w metropolii 160 762 539 g., rozchód w koloniach 315 819 979 g.

Obrót pieniężny Banku Państwa wynosił na 30 VI 1936 r. — 767 mil. guld., pokrycie złotem — 594 mil. guld., a więc około 77,5%.

Zaledwie w kilka dni po deklaracji min. de Graeffa, 25 lutego 1936 r. premier Belgii van Zeeland oświadczył:

„...Rozwiązanie międzynarodowego problemu kolonialnego, które polegałoby na ponownym rozdziale kolonij, rozdziale, który dotyczyłby w ten lub inny sposób Konga Belgijskiego, stale przez rząd belgijski uważane było za niedopuszczalne, do czego też — chyba zbędnym jest dodać — rząd belgijski nigdy nie dopuści...“

W przemówieniu premiera van Zeelanda pominięta została milczeniem kwestia sprawowanego przez Belgię mandatu nad terytoriami Ruanda i Urundi, b. kolonialnymi posiadłościami Niemiec. Czyżby z tego tytułu można było wyciągnąć wniosek, że, jeśli chodzi o terytoria mandatowe, to Belgia nie tak kategorycznie będzie broniła swego stanu posiadania, jak to uczyniła i uczyni w przyszłości, gdyby mowa była o pretensjach do Konga Belgijskiego?

Nie uchylił się od oficjalnego oświadczenia w parlamencie rząd Wielkiej Brytanii. W dniu 27 lipca 1936 r. min. spraw zagranicznych Eden powiedział:

„Liczne zapytania zostały skierowane pod adresem rządu w sprawie ewent. przekazania terytoriów mandatowych. Ostatnio powstało inne zagadnienie — tyczy się ono konieczności porozumienia co do zapewnienia swobodnego dostępu do surowców, wytwarzanych w koloniach i terytoriach mandatowych.

Zagadnienia te były wielokrotnie przedmiotem rozważań w Izbie Gmin i rząd docenia ich doniosłość. Świadomy zainteresowania, jakim z wielu stron darzy się te problemy, rząd gotów jest przystąpić do dyskusji nad nimi na Międzynarodowej Konferencji pod auspicjami Ligi Narodów. Na konferencji takiej skłonni będziemy zbadać kwestię nowych ułatwień zaopatrywania się w surowce oraz kwestię przeszkód w dostępie do nich. Naszym zdaniem problem ten mógłby być rozpatrzony na przyszłej sesji Zgromadzenia wrześniowego.

Jestem przekonany, że stanowisko to zostanie podzielone przez panów i powracam obecnie do pytania, czy rząd liczy się z przekazaniem terytoriów, znajdujących się pod mandatem brytyjskim. Uważam za konieczne podkreślić, że powyższe zagadnienie dotyczy wszystkich państw mandatowych, Zjednoczonego Królestwa, Dominiów i rządów innych.

Rząd nie przeprowadzał rozmów na ten temat. Jeśli chodzi o rząd J. K. M., kwestia jakiegokolwiek przekazania terytoriów mandatowych wywołałaby w sposób nieunikniony poważne trudności natury moralnej, politycznej i prawnej, dla

których rząd — przyznaje się ze szczerością — nie byłby w stanie znaleźć rozwiązania. Dlatego też rząd wyraża nadzieję, że wobec tych problemów międzynarodowych, znajdujących się jeszcze w zawieszeniu, uwzględniając jednak wszystkie widoki pomyślnego ich załatwienia, jakie wyłoniły się z dyskusji ostatnich dni, nie będzie wysunięte z żadnej strony życzenie wprowadzenia nowych powodów do poważnych rozbieżności między narodami".

W przemówieniu tym min. Eden starał się oddzielić od siebie dwa zagadnienia: międzynarodowego unormowania dostępu handlowego do surowców od akcji rewindykacyjnej Rzeszy Niemieckiej co do zwrotu utraconych przez Rzeszę posiadłości kolonialnych.

Negatywne stanowisko min. Edena co do drugiego zagadnienia wypływało przede wszystkim z faktu, że zwrot Niemcom ich b. posiadłości kolonialnych nie zależy od wyłącznej decyzji Wielkiej Brytanii, lecz od wszystkich mandatariuszów, sprawujących Zarząd nad b. koloniami niemieckimi, a następnie od decyzji Rady Ligi Narodów.

Zagadnienie pierwsze min. Eden uważał za problem wyłącznie gospodarczy, zagadnienie drugie — przede wszystkim za problem polityczny, którego rozwiązania rząd brytyjski nie znajduje. Ten rozdział między obu problemami podtrzymywany był przez Anglików do końca, chociaż z wynikami niekoniecznie pozytywnymi.

Na XVII sesji Zgromadzenia Ligi Narodów, w dniu 10 października 1936 r. została uchwalona rezolucja, zgłoszona przez delegację brytyjską, treści następującej:

„Zgromadzenie,

zważywszy, że nadeszła obecnie chwila, kiedy dyskusja i ankieta nad problemem zrównania wszystkich krajów w zakresie dostępu handlowego do pewnych surowców może być skutecznie rozpoczęta przy współpracy głównych mocarstw, członków i nie-członków Ligi Narodów, szczególnie zainteresowanych w tej sprawie, postanawia wezwać Radę, by w chwili, którą uzna za stosowną, ustanowiła Komisję, złożoną w odpowiednim stosunku z członków Komitetu Ekonomicznego i Komitetu Finansowego Ligi Narodów, oraz innych osób kwalifikowanych, bez względu na ich narodowość, celem podjęcia badań tego problemu i sporządzenia odpowiedniego raportu;

wyraża przekonanie, że wybór surowców, które mają być przedmiotem badań, powinien być pozostawiony uznaniu tak ukonstytuowanego organu;

uważa udział obywateli państw szczególnie zainteresowanych, zarówno członków, jak nie-członków Ligi Narodów, w pracach wspomnianej Komisji, za pożądany;

proponuje, by Rada zechciała przy powzięciu decyzji opinię tę wziąć pod uwagę i zaleca Sekretarzowi Generalnemu podanie niniejszej rezolucji do wiadomości rządów państw nie-członków Ligi Narodów".

Wykonanie techniczne uchwały Zgromadzenia Ligi Narodów z 10 października 1936 r. powierzone zostało delegatowi rządu polskiego min. Komarnickiemu. Wbrew tradycji, przyjętej w organach Ligi Narodów,

nie uznającej zbytniego pośpiechu w wykonywaniu uchwał, min. Komarnicki przedłożył raport i wnioski już na najbliższej sesji Rady Ligi Narodów w dniu 26 stycznia 1937 r. Raport zawierał: historyczny przebieg zainteresowań Ligi Narodów problemem surowcowym, uzasadnienie potrzeby przeprowadzenia ankiety, oraz w zgodzie z wytycznymi uchwały Zgromadzenia projekt imiennego składu Komisji, która problemem surowcowym miała się zająć.

Konkluzje raportu wraz z wnioskami zostały przyjęte.

Dalsze głosy państw kolonialnych

W tym samym czasie państwa kolonialne nie przestały jednak podkreślać na każdym kroku stanowiska co do możliwości terytorialnego podziału kolonij. Do głosów Holandii, Belgii, Wielkiej Brytanii, przyłączył się głos Portugalii, sprecyzowany w urzędowym komunikacie Prezydium Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 1937 r. Bezpośrednim powodem wystąpienia Portugalii były notatki prasowe na temat odstąpienia lub wydzierżawienia Angoli Niemcom. Dementując całkowicie te pogłoski, rząd portugalski szczegółowo uzasadnił swoje stanowisko, którego właściwa treść zawarta została w końcowym ustępie:

„...Dalecy od wszelkich konszachtów nie odstąpimy, nie wydzierżawimy, ani nie podzielimy naszych kolonij, z zastrzeżeniem lub bez zastrzegania sobie nominalnej suwerenności dla zaspokojenia nakazów naszego narodowego honoru. Nie pozwalają na to nasze ustawy organiczne, a w braku tekstów prawnych, nie pozwoliłoby sumienie narodowe".

W dwa dni po oświadczeniu rządu portugalskiego zanotować należy przemówienie kanclerza Hitlera, wygłoszone w dniu 30 stycznia 1937 r. w Reichstagu:

„Kiedyś, naród niemiecki zbudował sobie imperium kolonialne, nie okradając nikogo i nie gwałcąc żadnego traktatu. Dokonał on tego bez uciekania się do wojny.

To imperium kolonialne zostało nam odebrane. Motywy, którymi usiłuje się obecnie wytłumaczyć to wywłaszczenie, nie wytrzymują krytyki.

Oświadczano nam na wstępie, że tubylcy nie chcą należeć do Niemiec. Kto ich się pytał, czy pragną należeć do innych? I kiedy zresztą pytano ludy kolonialne, czy pragną i życzą sobie podlegać danym państwom kolonialnym?

Oświadczono również, że Niemcy nie zarządzały należycie swoimi koloniami. Niemcy uzyskały swe kolonie przed niespełna kilkudziesięciu laty; spowodowały ich rozwój kosztem wielkich ofiar. Kolonie te znajdowały się w pełnym stadium rozwoju. Byłby on doprowadził do rezultatów najzupełniej odmiennych od konsekwencyj 1914 roku. W każdym razie doprowadziliśmy kolonie nasze do takiego stopnia rozkwitu, że wartość ich uznano za uzasadniającą krwawe walki w celu ich oderwania od nas.

Po trzecie oświadczono, że kolonie te pozbawione są istotnej wartości. Jeśli tak jest rzeczywiście, że nie przedstawiają one również żadnej wartości dla innych państw — staje się niezrozumiałym, dlaczego chce się pozbawić nas naszych kolonij.

Niemcy nigdy zresztą nie domagały się kolonij w celach wojskowych, lecz wyłącznie w celach gospodarczych. Jasnym jest, że w czasach powszechnego dobrobytu wartość pewnego określonego terytorium może ulec obniżce. Jasnym jest jednak również, że w okresie depresji, ocena taka niezwłocznie się zmienia; dziś Niemcy walczą ciężko o środki żywności i surowce. Odpowiednie zakupy byłyby możliwe jedynie w przypadku stałego wzrostu naszego eksportu. Dlatego też żądanie przez nas kolonij wysuwane będzie stale jako zupełnie naturalny postulat naszego tak gęsto zaludnionego kraju".

W odpowiedzi na oświadczenie kanclerza Hitlera zabrał głos min. Kolonii Francji Moutet w wywiadzie, ogłoszonym w czasopiśmie „Vu" z dnia 10 lutego 1937 r. Zdaniem min. Moutet, posiadanie kolonii nie rozwiązuje ani zagadnienia potrzeb surowcowych, ani prężności demograficznej. Poddając krytyce uzasadnienie roszczeń kolonialnych niemieckich, min. Moutet sformułował jednocześnie polityczny punkt widzenia rządu francuskiego w zakresie ewentualnej rewizji dzisiejszego stanu posiadania.

...„Problem kolonialny nie może być przedmiotem negocjacji wyłącznie europejskich. Ludy kolonialne nie są własnością ani jednych, ani drugich państw; nie można ich więc przesuwać w sali jakiegoś kongresu europejskiego, jak pionki na szachownicy. Nie można spokojnie rozpatrywać zmian politycznych, bez brania pod uwagę tego czynnika ludzkiego. W dniu, w którym ludy te będą w stanie wypowiedzieć się same, nadejdzie chwila do zastanowienia się...

Metropolie są opiekunami ludów kolonialnych. Misją ich jest ludy te cywilizować, wychowywać, uczyć ich tego, czegośmy się nauczyli sami, począwszy od posługiwania się narzędziem, skończywszy na umiejętności rządzenia się. Dadzą się wówczas zapewne zaobserwować — jak to już miało miejsce — rozliczne reakcje; inkorporacja stopniowa jakby naturalna, reakcja nacjonalistyczna, zdobywanie samodzielności ekonomicznej i politycznej..."

Z patosu słów min. Moutet można wyciągnąć wniosek, że rząd francuski nie jest skłonny brać pod uwagę zmiany dzisiejszego stanu rzeczy. Czyni to na gruncie wzniosłej zasady stosunku ludów cywilizowanych do czarnych, a więc zasady nie podlegającej dyskusji.

Przytoczonych głosów przedstawicieli rządów państw kolonialnych oraz głosu kanclerza Hitlera nie da się uzupełnić głosami Hiszpanii i Italii. W okresie wznowienia problemu surowcowego i jednocześnie zgłoszenia pretensyj niemieckich Hiszpania, posiadająca resztki swego dawnego imperium kolonialnego, stała się terenem nie tylko bratniej walki o władzę, lecz również terenem wojennych rozgrywek państw, potrzebujących surowców. Italia natomiast wbrew całej niemal Europie problem surowcowy rozstrzygnęła we własnym zakresie, zdobywając manu militari Abisynię i tworząc podstawy dla imperium kolonialnego.

Z zestawienia przytoczonych głosów przedstawicieli zainteresowanych rządów należało by wyciągnąć następujący wniosek: wysunięcie na porządek dzienny problemu surowcowego miało dać w wyniku stwierdzenie, że zaspokojenie potrzeb surowcowych w drodze międzynarodowej wymiany handlowej jest zagadnieniem odrębnym, nie związanym z problemem kolonialnym jako takim. O ile rozwiązanie dostępu handlowego do surowców jest zagadnieniem mogącym podlegać dyskusji, to rewizja dzisiejszego terytorialnego stanu posiadania na rzecz państw, potrzebujących surowców, jest nie do pomyślenia. Potwierdzenia tego miała dostarczyć nowopowołana Komisja Surowcowa. Cały więc przebieg prac tej Komisji wymaga dokładnego scharakteryzowania, które pozwoliłoby na obiektywne ustalenie stanu faktycznego.

Prace przygotowawcze dla komisji surowcowej

Na wstępie należało by nadmienić, że rozpatrywanie problemu surowcowego na terenie międzynarodowym wymagało sprecyzowania samego pojęcia surowiec, używanego w potocznej mowie nie zawsze ściśle. Na ogół za surowiec uważa się produkt naturalny, który nie został jeszcze poddany procesowi przemysłowo-przetwórczemu. Zanim Komisja Surowcowa podjęła swe prace należało ustalić, o jakie surowce chodzi. Za punkt wyjścia Sekretariat Ligi Narodów wziął pracę de Wilde'a, eliminując z góry rozpatrywanie surowców o charakterze artykułów spożywczych. Ograniczono się więc do badań surowców, poddawanych dalszym procesom przetwórczym, a więc surowców popularnie zwanych przemysłowymi. Zastosowano również klasyfikację surowców — z punktu widzenia teoretycznego zupełnie niewłaściwą, dzieląc surowce przemysłowe na podstawowe, uważane za bezwzględnie konieczne dla życia krajów cywilizowanych oraz surowce o znaczeniu stosunkowo drugorzędnym.

Do pierwszej kategorii zaliczone zostały:

a) węgiel, nafta;
b) żelazo, miedź, ołów, cynk, cyna, aluminium, nikiel, siarka;
c) kauczuk, bawełna, wełna, jedwab, ziarna oleiste, oleje roślinne, drzewo, papierówka.

Do drugiej kategorii zaliczone zostały:

a) mangan, chrom, tungsten, molibden, antymon, rtęć;
b) juta, konopie, len;
c) nitraty, fosfaty, sole potasowe;
d) grafit, asbest.

Z roczników statystycznych Ligi Narodów zostały sporządzone wykazy ogólnej produkcji i wartości produkowanych surowców, podział na producentów tych surowców oraz wykazy surowców w międzynarodowej wymianie.

Z wykazów statystycznych wynikało niezbicie, że produkcja podstawowych surowców przemysłowych skoncentrowała się w grupie mocarstw, składającej się z Imperium Wielkiej Brytanii, St. Zjednoczonych Ameryki Północnej, Z. S. R. R., Francji z koloniami i Holandii z koloniami. Państwa te łącznie tworzą sui generis monopol światowej produkcji surowcowej, używając surowców nie tylko dla własnych potrzeb przemysłowych, lecz i oddając je do wymiany handlowej. Dla zrównoważenia niebezpiecznej sytuacji gospodarczej, wynikającej z takiego jednostronnego rozdziału źródeł surowcowych, z góry zasugerowano Komisji Surowcowej następujące środki zaradcze: wznowienie wolnej wymiany handlowej i usunięcie przeszkód, hamujących ten obrót, a więc zniesienie ograniczeń eksportowych, systemu kontyngentów i wygórowanych ceł eksportowych, umów preferencyjnych i t. p. W wyniku zastosowania tych środków miałyby nastąpić: stabilizacja pieniądza, wolny obrót walutami, uregulowanie długów międzynarodowych, wolny obrót kapitałami i t. p. Sekretariat Ligi Narodów podsunął Komisji Surowcowej szereg innych jeszcze sugestyj, które stały się zresztą przedmiotem dyskusji na Komisji.

Prace komisji surowcowej

Pierwsza sesja Komisji Surowcowej odbyła się w Genewie w dniach 8—12 marca 1937 r. Od udziału w pracach Komisji uchyliły się Rzesza Niemiecka i Italia. W Komisji Surowcowej, jak w każdym tego rodzaju organizmie Ligi Narodów, brali udział zaproszeni ad personam rzeczoznawcy, formalnie nie reprezentujący stanowiska swych rządów. Faktycznie jednak rozważania na Komisji, obciążone sugestiami antyrewizjonistycznymi, jeśli chodzi o roszczenia terytorialne, jako próba zamaskowanej rozgrywki w płaszczyźnie zagadnienia kolonialnego, były odbiciem politycznych instrukcyj, dyktowanych poufnie przez miarodajne czynniki rządowe.

W składzie Komisji Surowcowej znaleźli się: 3 obywatele Imperium Wielkiej Brytanii, po jednym — Francji, Z. S. R. R., Stanów Zjednoczonych Am. Półn., Holandii, Belgii i Portugalii. Ta grupa rzeczoznawców reprezentowała interesy państw „nasyconych". Do drugiej grupy zaliczyć należało by rzeczoznawców — obywateli Szwajcarii, Szwecji, Meksyku, Czechosłowacji, Brazylii, a więc państw minimalnie zaintere-

sowanych problemem kolonialnym; wreszcie 3 grupa — rzeczoznawcy-obywatele polski i japoński, a więc reprezentanci krajów wybitnie zainteresowanych problemem surowcowym.

Sir F. W. Leith-Ross (Anglik) rozpoczął dyskusję nad problemem surowcowym od zastrzeżeń w związku z wyłączeniem z dyskusji produktów spożywczych oraz ze zbyt wyraźnym skoncentrowaniem uwagi w przedłożonych materiałach na surowcach kolonialnych. Zadaniem pierwszego mówcy była wyraźna chęć sprowadzenia dyskusji na tory teoretyczne, spowodowanie zamieszania i storpedowania z miejsca rzekomo nieuzasadnionych roszczeń państw, nie posiadających dostępu do źródeł surowcowych. Sir Ross wyraził nawet pogląd, że za odczuwane obecnie trudności w wymianie surowców ponoszą winę przede wszystkim kraje, które tych surowców potrzebują, a jednocześnie prowadzą niewłaściwą politykę finansową.

Do rzeczowych i ściśle na temat surowcowy wygłoszonych przemówień należy zaliczyć głos rzeczoznawcy japońskiego p. Y. Shudo. Japonia, kraj o stumilionowej niemal ludności, zamieszkałej na ograniczonym obszarze, nie jest bogaty w źródła surowcowe. Wobec zamknięcia przed Japonią wszystkich niemal terenów emigracyjnych pozostaje jako jedyne wyjście z sytuacji — uprzemysłowienie. Za wyjątkiem bogatej produkcji jedwabiu, Japonia zmuszona jest poszukiwać surowców dla swego przemysłu ze źródeł zagranicznych. Ze statystyki wynika, że na ogólną kwotę importu za 1936 r., wynoszącą 2 760 milionów yen, surowce stanowią przeszło 80% (2 200 milionów yen). Japonia odczuwa więc poważne obawy co do przyszłego zaopatrywania się w surowce, chociażby ze względu na istniejące ograniczenia i zakazy eksportowe krajów produkujących surowce oraz z uwagi na tendencje, wyraźnie zmierzające do wytwarzania organizacyj handlowych o charakterze monopolistycznym.

Sytuacja taka może zmusić kraje, niedostatecznie zaopatrzone w surowce, do stosowania polityki autarchicznej, co przyczyni się niewątpliwie do dalszego pogorszenia ogólnych stosunków gospodarczych.

Za środek zaradczy rzeczoznawca japoński uważa międzynarodowe porozumienie co do zniesienia wszelkich zakazów i ograniczeń w eksporcie surowców oraz co do wprowadzenia ścisłej kontroli nad działalnością międzynarodowych organizacyj monopolistycznych, i tym samym zapewnienie wolnego dostępu do surowców. Ponad to p. Shudo stwierdził, iż utrzymanie pokoju i postęp gospodarki światowej wymagają, by została umożliwiona wszystkim ludom bez różnicy narodowości wolna eksploatacja bogactw naturalnych na obszarach słabo rozwiniętych gospodarczo. Należało by również przywrócić wolną wymianę ludnościową

i kapitałową oraz wprowadzić na obszarach słabo rozwiniętych gospodarczo zasadę równego traktowania z obywatelami własnymi.

Chodziło by więc o wprowadzenie zasad, które obecnie są już zawarte w umowie co do basenu Konga belgijskiego oraz w statutach mandatowych kategorii a i b. Jeżeli również kraj, silnie zainteresowany w eksploatacji pewnych mało wykorzystywanych obszarów, pragnie obszary te nabyć, winno to być uprzystępnione na dogodnych warunkach i według zasad, stosowanych w zwykłych tranzakcjach handlowych. Rzeczoznawca japoński zakończył swą opinię twierdzeniem, że kraje zmuszone nabywać surowce za granicą winny mieć ułatwione możliwości eksportu swych produktów przemysłowych. Kwestia zbytu produktów przemysłowych oraz kwestia rozdziału surowców nie mogą być traktowane oddzielnie.

P. H. F. Grady, rzeczoznawca St. Zjedn. Ameryki Północnej, na wstępie zaznaczył, że trudno mu ustalić pogląd, do jakiej kategorii należy zaliczyć jego kraj. St. Zjednoczone Am. Półn. w normalnych warunkach są eksporterem swych surowców w 50% całego swojego wywozu, jednocześnie jednak zmuszone są do zakupywania za granicą w wielkich rozmiarach szeregu surowców, jak jedwabiu surowego, kauczuku, cyny, niektórych tłuszczy i. t. d. Dla St. Zjednocz. Am. Półn. kwestia zbytu swoich surowców przedstawiała zawsze więcej trudności, niż kwestia zakupu potrzebnych surowców. Toteż problem surowcowy dla Stanów Zjednocz. przedstawia się jako zagadnienie właściwej polityki handlowej. Stany Zjednoczone są przeciwnikiem umów clearingowych, natomiast zdecydowanym zwolennikiem zasady niedyskryminacji. W okresie przedwojennym stosunki handlowe opierały się na bezwarunkowej klauzuli kraju najbardziej uprzywilejowanego. Stany Zjednoczone dążą systematycznie do przywrócenia tej zasady w stosunkach handlowych przez zawieranie bilateralnych układów handlowych, co nastąpiło już z 16 państwami. Obniżono znacznie dość wysokie taryfy celne, chociaż u niektórych producentów amerykańskich wywołało to poważne sprzeciwy, gdyż chcieli oni zachować nadal zasady protekcjonizmu.

P. Grady jest jednocześnie zwolennikiem życzliwego ustosunkowania do żądań krajów, pozbawionych surowców; szczęśliwe rozwiązanie winno się znaleźć po analizie tych żądań i po przeprowadzeniu szczegółowej ankiety.

Zdaniem p. Grady należało by zastanowić się nad kwestią preferencyj imperialnych; należało by zbadać skargi z tytułu naruszania zasady drzwi otwartych w koloniach i krajach mandatowych. Zasadę tę należało by uważać za ideał. P. Grady jest przeciwnikiem izolowania się gospodarczego poszczególnych krajów. Monopole dla problemu surow-

cowego nie są zdaje się groźne. Co do działalności międzynarodowych karteli to nie dała ona, zdaniem p. Grady, powodów do poważniejszych zastrzeżeń.

P. Max Leo-Gérard, rzeczoznawca belgijski, stwierdził, że Belgia, jako metropolia, nie jest bogata w źródła surowcowe; posiada ona jedynie węgiel, który częściowo eksportuje. Belgia w ostatnich 50 latach znalazła wybitną ulgę w swej sytuacji dzięki posiadaniu Konga. Nie jest to jednak dar bezpłatny. Jest to wynik odważnej inicjatywy wielkiego monarchy i długoletnich wysiłków i ofiar w ludziach i kapitale. W Kongo inwestowano około 3 miliardów franków złotych, częściowo pochodzenia obcego, w przeważnej jednak mierze — belgijskiego.

Kongo od 1885 r. znajduje się pod systemem drzwi otwartych, ustanowionym umową w Berlinie i potwierdzonym w Saint-Germain w 1919 r. W Kongo przebywa obecnie 18 000 osób ludności białej, w czym 12 000 Belgów i 6 000 cudzoziemców. W 1935 r. Kongo posiadało 3 062 przedsiębiorstw belgijskich i 3 060 cudzoziemskich. Belgia uznaje system drzwi otwartych w koloniach za system najwłaściwszy, który winien być rozciągnięty na inne obszary. Kongo, jeśli chodzi o surowce, produkuje w pierwszym rzędzie miedź w ilości około 95 000 ton rocznie (za 1935 r.) przy produkcji światowej, wynoszącej 496 000 ton rocznie. Na własne potrzeby Belgia używa tylko $^1/_4$ wyprodukowanej w Kongo miedzi, podczas gdy Niemcy zużywają jej 30%, mając zresztą całkowitą swobodę w jej nabywaniu bez specjalnych trudności o charakterze finansowym.

P. Gérard podkreślił również, że nie jest zwolennikiem rozszerzania dyskusji, dotyczącej tematu surowcowego, na artykuły żywnościowe, które pozostają wyraźnie poza ramami zagadnienia.

Stanowisko na komisji surowcowej rzeczoznawcy polskiego

Przytoczyliśmy w skrótach niektóre oświadczenia rzeczoznawców Komisji Surowcowej, pozostawiając na koniec przemówienie wstępne rzeczoznawcy polskiego, którym był wiceminister Przemysłu i Handlu p. Adam Rose. Wykorzystując materiały Sekretariatu Ligi Narodów, pragniemy przytoczyć przemówienie rzeczoznawcy polskiego w formie jak najbardziej szczegółowej, co pozwoli opinii publicznej zapoznanie się z motywami i uzasadnieniami, jakie zostały wysunięte w związku z potrzebami surowcowymi naszego kraju. Przemówienie p. wiceministra Rose, wygłoszone w dniu 9 marca 1937 r. na Komisji Surowcowej, miało treść następującą:

„Wybitny raport, przygotowany przez Sekretariat, celem poinformowania nas o obliczu problemów, które mają być przedmiotem naszych rozważań, rozróżnia jasno między krajami, posiadającymi w chwili obecnej większą część surowców, a krajami, surowców tych pozbawionymi.

W pierwszym swym wystąpieniu zechciał Pan, Panie Przewodniczący, położyć nacisk na różnice, istniejące między tymi dwoma grupami krajów i wezwał Pan przedstawicieli tych dwóch grup krajów, by zechcieli wyłożyć swój punkt widzenia.

Jeśli o mnie chodzi, zamierzam wyrazić moje zapatrywanie z największą szczerością i z jasnością, na jaką problem ten, równocześnie tak skomplikowany i tak delikatny, pozwala.

Problem surowcowy nie może być rozpatrywany niezależnie od całokształtu obecnego światowego systemu ekonomicznego. Właśnie ogólne stosunki demograficzne i ekonomiczne, w których objawia się głębokie zachwianie równowagi, nadają problemowi temu całe jego znaczenie i rozpiętość.

W toku ostatniego zwykłego Zgromadzenia Ligi Narodów, Rząd Polski podkreślił już, iż uważa za konieczne dokonanie jednoczesnej odbudowy wszystkich elementów, będących u podstaw gospodarki światowej, tj. swobodnego obrotu kapitałami, towarami — w szczególności surowcami — i siły roboczej.

Od tego czasu myśl ta nadal rozwijała się i z tego też powodu zebraliśmy się dla przestudiowania jednego z podstawowych elementów tego problemu, t. j. kwestii surowcowej, elementu, którego w żadnym jednak razie nie należało by odłączać od dwóch pozostałych.

Nikt nie może zaprzeczyć, że surowce są nierównomiernie rozdzielone między poszczególne kraje. Jedne kraje zawdzięczają ich posiadanie przyrodzie; inne posiadają surowce na swym terytorium i jednocześnie na swych odległych obszarach kolonialnych dzięki swej inicjatywie i swym wytrwałym wysiłkom, ułatwionym przez sytuację geograficzną i warunki polityczne. Kraje te były w możności utworzyć w ciągu stuleci poważne rezerwy kapitałowe, ponieważ posiadały źródła surowców; są one obecnie decydującym czynnikiem w światowej ewolucji gospodarczej.

Jednocześnie ze wzrastającym znaczeniem pojęcia „krajów posiadających" w łonie pewnych krajów, niedostatecznie zaopatrzonych w surowce, dokonywują się poważne przeobrażenia. Kraje te muszą, chociażby ze względu na przyrost swej ludności, wykorzystywać w najwyższym stopniu wszystkie swe możliwości gospodarcze. W ten sposób więc zagadnienia kapitalizacji i uprzemysłowienia staje się

jakby kluczem do rozwiązania tego drugiego zagadnienia, które polega na zapewnieniu środków egzystencji ludziom, bezustannie napływającym na rynek pracy.

Właśnie w tym położeniu znajduje się Polska; ze swoim przyrostem rocznym Polska znajduje się w dziedzinie rozwoju demograficznego w pierwszym rzędzie narodów europejskich. W Polsce proces kapitalizacji napotyka właśnie na trudności, wynikające z ubóstwa surowców.

Wiadome jest, iż w ubiegłym stuleciu rozwój gospodarczy Polski zahamowany został przez względy polityczne; wartości, przez nią stwarzane, służyć musiały krajom, w zależności od których Polska się znajdowała.

Problem uprzemysłowienia posiada również doniosłe znaczenie dla kraju przeludnionego. Jest to dla niego kwestią życia lub śmierci, zapewnić sobie surowce niezbędne dla rozwoju jego przemysłu. Dla Polski, pozbawionej kapitałów rezerwowych, jest to równocześnie zagadnieniem finansowym.

Dysproporcja między rozdziałem surowców z jednej strony, a zapotrzebowaniem krajów, nie posiadających ich w dostatecznej ilości, z drugiej, nie dała się nigdy zbyt dotkliwie odczuć w czasach, gdy w dziedzinie gospodarczej panował liberalizm. Wymiana towarów dokonywała się stosunkowo łatwo; regularne wahania kapitałów i łatwa możność uzyskania kredytów międzynarodowych, wyrównywały różnice poniekąd automatycznie. Więcej jeszcze, emigracja łagodziła przykre w pewnych krajach skutki przeludnienia.

Dla krajów tych, uprzemysłowienie nie nabierało cech kategorycznego imperatywu i kwestia dostępu do surowców nie narzucała się z taką ostrością.

Obecnie, sytuacja gospodarcza zaostrzyła się. Obrót kapitałów uległ zwolnieniu, protekcjonizm handlowy i przesadny ustrój celny, częstokroć preferencyjny, panują wszechwładnie. Wreszcie terytoria, na których nadwyżka ludności mogła znaleźć nowe warsztaty pracy, zamknięte zostały dla emigracji.

W tych oto warunkach musimy zająć się dzisiaj problemem handlowego dostępu do surowców.

Zagadnienie to poruszone zostało po raz pierwszy w r. 1935 przez wybitnego angielskiego ministra spraw zagranicznych.

Określał on je jak następuje: „problem ten przybiera charakter bardziej ekonomiczny, niż polityczny i terytorialny. Powodem obaw jest niebezpieczeństwo powstania monopolów i pozbawienia podsta-

wowych surowców. Należy więc stworzyć gwarancje, że rozdział surowców nie będzie przedmiotem niesłusznych dyskryminacyj".

Dyskusja, jaka tutaj miała miejsce we wrześniu i październiku roku zeszłego, znacznie rozszerzyła już ramy tego określenia, i sam p. Morrisson, jako pierwszy stwierdził bezpośrednią współzależność między kontrolą dewiz i innymi przeszkodami, utrudniającymi handel z jednej strony, a problemem surowcowym z drugiej.

Dostęp handlowy, jako taki, istnieje w stosunku do wszystkich niemal surowców. Jest to fakt, którego, ogólnie biorąc, negować nie możemy i sądzę, iż byłoby rzeczą bezcelową rozpoczynanie poważnych studiów, by dojść do wniosku, że zawsze nabyć można surowce pod warunkiem posiadania środków do ich zapłaty.

Pragnąłbym uniknąć wysuwania analogii, sądzę jednak, że gdyby oświadczono, że chodzi jedynie o możność kupna surowców, byłoby to równie mało uzasadnione, jak gdyby chciano powiedzieć, iż konieczność wspomagania biednych w danym kraju nie istnieje, skoro składy wypełnione są produktami spożywczymi.

Nie na tym polega zagadnienie; chodzi o możność kupna i możność zapłaty w dewizach — oto cały problem. Pod tym więc kątem widzenia winniśmy rozpatrywać ten problem. Dlatego też, w toku dyskusji, jaka miała miejsce w Drugiej Komisji Zgromadzenia Ligi Narodów, Delegacja polska proponowała poprawkę do wniosku brytyjskiego, w myśl którego należało by zbadać możliwości kupna surowców bez uszczerbku dla równowagi gospodarczej i monetarnej krajów, które surowców tych potrzebują.

Tam bowiem widzimy niebezpieczeństwo, i tam widzimy zasadniczy powód niedomagań, na które cierpimy. Zwrócono nam uwagę, iż poprawka ta jest zbędna, ponieważ jest rzeczą zupełnie jasną, iż dostęp handlowy, zawierający niebezpieczeństwo dla monetarnej równowagi danego kraju, nie może być uważany za możliwy do rozwiązania. Zażądaliśmy wówczas, by oświadczenie to umieszczone zostało w protokole, co pragnę dzisiaj przypomnieć.

Jestem przekonany, że jeśli ma się na uwadze to określenie, wkracza się zupełnie naturalnie na normalną drogę, jaką obrać powinny nasze prace.

Postawiono wczoraj pytanie, czy należy uważać produkty spożywcze jako surowce. Rozpatrując bilans handlowy poszczególnych krajów, dochodzi się do wniosku, iż właśnie najbogatsze kraje importują najwięcej surowców. Kraje te importują wiele, ponieważ zdołały one znacznie rozwinąć swą konsumpcję wewnętrzną. Są kraje importujące produkty spożywcze, ponieważ spożycie na głowę mie-

szkańca wynosi 5—6 lub 7 razy więcej, niż w innych krajach tego samego kontynentu. Oczywiście, kraje te importują wspomniane surowce, które, w danym wypadku, są artykułami spożywczymi, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla swego ustroju gospodarczego lub socjalnego. Dlatego też, moim zdaniem, słusznie postąpił Sekretariat, zwracając całą swą uwagę nie na kwestię ogólnego importu surowców, lecz na surowce, których zakup stanowi często, w obecnej sytuacji, niemożliwość dla krajów, potrzebujących tych surowców tj. na surowce przemysłowe. Udowodnienie na podstawie licznych danych statystycznych, iż właśnie kraje najbardziej uprzemysłowione potrzebują najwięcej surowców spożywczych, byłoby może zadaniem ciekawym z punktu widzenia akademickiego, nie stanowiłoby jednak pracy pożytecznej dla naszej Komisji. Dlatego też wydaje mi się, iż powinniśmy zająć się wyłącznie surowcami, których uzyskanie przedstawia dla wielu krajów duże trudności.

Uważam, iż Sekretariat dokonał w raporcie swym szczęśliwego wyboru.

Zresztą, jeśli pragnie się sporządzić bardziej obszerne statystyki — i tutaj chciałbym odpowiedzieć na jedną konkretną propozycję Sir Leith-Rossa — nie należało by nigdy rozpatrywać wszystkich kolonij i wszystkich dominiów oddzielnie od ich metropolij.

Bowiem dla krajów, potrzebujących surowców, trudności są przede wszystkim natury finansowej. Powstają one głównie z tego powodu, iż trzeba płacić za surowce w walucie zagranicznej. Wobec tego uważam, że byłoby bardziej logicznie, ustalać statystyki według krajów, względnie grup krajów, posiadających tę samą jednostkę monetarną. Powtarzam, że jako Komisja dla badania problemu surowcowego, otrzymaliśmy zlecenie sporządzenia obiektywnego raportu na temat trudności napotykanych obecnie przez pewne kraje przy zdobywaniu surowców, poza tym musimy, o ile to możliwe, wysunąć propozycje zmierzające do usunięcia wspomnianych przeszkód. Nie sądzę, iż powinniśmy troszczyć się o sprawy, które znajdują automatyczne rozwiązanie w obecnych ramach międzynarodowych stosunków gospodarczych.

Jakie są przyczyny, dla których pewne kraje skłaniają się od kilku lat w kierunku autarchii, jakie są powody, dla których kraje te, częstokroć może wbrew zdrowemu rozsądkowi ekonomicznemu, usiłują coraz bardziej posługiwać się produktami zastępczymi, często mniej dobrymi i droższymi od surowców, które mają zastąpić? Raport Sekretariatu wylicza szereg powodów, najzupełniej słusznych, nie nadających się jednak zupełnie do dyskusji w płaszczyźnie między-

narodowej. Należy wysunąć przede wszystkim potrzeby obrony narodowej.

Problem ten bez wątpienia istnieje, bezcelowe więc byłoby go negować. A jednak, chociaż należę do kraju, którego historia dowiodła, iż należy stale pamiętać o obronie narodowej, i aczkolwiek zajmuję się zupełnie specjalnie tymi kwestiami surowcowymi, mogę zapewnić Panów, że nie z tego powodu poszczególne kraje na ogół zwracają się w kierunku autarchii. Nawet z punktu widzenia obrony narodowej byłoby wielokrotnie znacznie rozsądniej stwarzać zapasy importowanych surowców, niż usiłować wytwarzać produkty zastępcze, które, jak wspomniałem, są przeważnie droższe i mniej dobre.

Jeżeli wkroczyło się na tę drogę, to jedynie z następującego powodu: nie jest się w stanie płacić za sprowadzane surowce w obcych dewizach. Oto jest zasadniczy, kapitalny problem dla całego szeregu krajów europejskich, a być może również pozaeuropejskich, pozbawionych surowców.

Zajmijmy się nieco teorią: w jaki sposób dany kraj może zapewnić swoją równowagę płatniczą, w jaki sposób może on sobie zdobyć dewizy niezbędne dla zakupu surowców? Pragnę zaznaczyć, że dla Polski zakup surowców przedstawia niemal dokładnie 50% całego jej importu. Innymi słowy, zależnie od okresu i cen, wydawać musimy od $^1/_2$—1 miliarda złotych na zakup naszych surowców, za które płacić musimy dewizami zagranicznymi. By dewizy te zdobyć, istnieją dwa sposoby: albo należy podwyższyć aktywne pozycje bilansu handlowego, albo też obniżyć pozycje pasywne. Mogę zapewnić Panów, iż nie ma poważnego ekonomisty w żadnym z krajów, orientujących się w kierunku autarchii, który nie uważałby, iż byłoby racjonalniej i rozsądniej czynić wszelkie możliwe starania, celem podniesienia raczej pozycyj aktywnych bilansu handlowego, niż zmniejszenia pozycyj pasywnych.

Należy wziąć pod uwagę możliwości danych krajów. Pragnę w szczególności mówić o moim kraju, ponieważ znam go najlepiej.

Przed wojną i w toku pierwszych lat powojennych, równowaga społeczna, gospodarcza i finansowa terytoriów, wchodzących obecnie w skład Polski, oparta była na trzech następujących czynnikach:

a) emigracja,
b) eksport,
c) przypływ nowych kapitałów.

Pomijam na razie inne, niewidoczne czynniki bilansu handlowego, jak turystyka, tak ważna dla krajów takich, jak Szwajcaria, jak frachty morskie, ubezpieczenia, nie pozbawione również pewnego

znaczenia, które stanowiły jednak pozycje pasywne w bilansie płatniczym Polski. Czynnikami aktywnymi są: emigracja, eksport i przypływ świeżych kapitałów.

Jak zaznaczyłem na wstępie mych wywodów, wspomniane trzy czynniki zapewniły nam istotnie w ciągu wielu lat równowagę bilansu handlowego.

Jaka jest prawdziwa doniosłość tych czynników? Jeżeli weźmiemy emigrację, stwierdzimy, iż przed wojną, w r. 1913, istniało w Polsce przeszło 400 000 wychodźców sezonowych, którzy co roku regularnie opuszczali Polskę, udając się do innych krajów, szczególnie do Niemiec. Poza tym, przeciętnie 250 000—300 000 osób emigrowało do krajów zamorskich. Wychodźcy sezonowi, przywozili z powrotem do Ojczyzny co roku kwotę, wynoszącą w przybliżeniu 150—200 milionów franków w złocie. Emigranci zamorscy, jak długo utrzymywali stosunki z krajem, w którym pozostawili swe rodziny, przysyłali rocznie kwotę, która wynosiła 250 milionów franków szwajcarskich. W sumie, emigranci zapewniali Polsce 400 do 500 milionów franków w złocie rocznie.

Ten ruch emigracyjny nie został zaraz po wojnie wznowiony. Polska bowiem, w ciągu dwu lat powojennych, była tak zniszczona, iż problem ten przestał wówczas istnieć; powstał on jednak znowu w r. 1920, i to w ostrej formie: 116 000 Polaków opuściło Polskę. W r. 1922, cyfra ta doszła do 127 000, nie licząc robotników sezonowych. W r. 1924 około 200 000 osób zgłosiło się, by opuścić kraj. Stany Zjednoczone jednak wstrzymały imigrację, wobec czego cyfra wychodźców spadła do 74 000. Wówczas zaczyna się poszukiwać innych obszarów emigracyjnych. W r. 1926 cyfra ta podnosi się znowu i dosięga 170 000, w roku zaś 1929 wynosi ona niemal 250 000. Potem Kanada, Niemcy, Francja zamykają swe granice. W r. 1931 było w Polsce około 80 000 emigrantów i 90 000 reemigrantów. Innymi słowy, bilans staje się pasywny. Ostatni rok, co do którego posiadam dokładne dane, tj. r. 1935 dowodzi, iż było 53 000 emigrantów, a 55 400 reemigrantów; stwierdza się doskonałą równowagę między tymi, którzy opuszczają kraj a tymi, którzy do niego wracają, jednakże emigranci, którzy mogą opuścić kraj muszą obecnie, stosownie do obowiązujących przepisów, być zaopatrzeni w kwoty pieniężne stosunkowo wysokie, wobec czego obecny ruch emigracyjny staje się czynnikiem deficytowym w polskim bilansie płatniczym. Utrata możliwości emigracyjnych stanowi oczywiście dla Polski wielką lukę w jej bilansie płatniczym.

Chcieliśmy deficyt ten wypełnić przez zwiększenie naszego eksportu, który jest drugim znanym klasycznym środkiem zaradczym w każdym kraju.

Pod tym względem Polska jest nawet uprzywilejowana, ponieważ nie jest krajem ściśle rolniczym, lecz posiada stosunkowo rozwinięte pewne rodzaje przemysłu. Posiada ona dość obszerną nomenklaturę artykułów eksportowych. Mogą one być podzielone na trzy główne grupy: grupa rolnicza, przedstawiająca 50% wywozu, węgiel, wynoszący około 15—20%, drzewo i manufaktura — wynoszą resztę.

Nie potrzebuję wspominać tutaj, jak się przedstawiała kwestia możliwości powiększenia eksportu rolnego. Wszystkim jest bowiem wiadome, że najbogatsze rynki zostały zamknięte. Niemcy, które w ciągu wielu lat konsumowały niemal połowę naszego eksportu rolnego, znacznie zmniejszyły swój import. Wywóz do tego kraju spadł w przybliżeniu o 50—20%.

Obecnie, kiedy wznowiliśmy normalne stosunki gospodarcze z Niemcami, powiedzieć można, iż eksport rolny do tego kraju osiąga zaledwie 40% swego poprzedniego stanu. Zjednoczone Królestwo, które było najpoważniejszym nabywcą trzody chlewnej i bekonów, głównego produktu wywozowego, skontyngentowało swój rynek, tak że cyfra eksportu spadła o 40% w ciągu jednego roku, po zamknięciu rynku londyńskiego. Chociaż rynek pozostaje otwarty dla innych artykułów, niemożliwe jest myśleć o powiększeniu eksportu, struktura bowiem naszego bilansu handlowego z Anglią jest już uważana przez nią za niekorzystną. Inne kraje europejskie przedsięwzięły ze swej strony różne środki, wprowadzając między innymi prohibicyjne stawki celne, przewidujące dla pewnych artykułów cła, wynoszące do 80% wartości towaru importowanego.

Widzą Panowie, że przypływ dewiz do kraju eksportującego produkty rolne nie mógł już być w tym stanie rzeczy poważny.

Należy również brać pod uwagę inny jeszcze czynnik. Nie tylko bowiem eksport rolny stał się deficytowy, lecz kraje importujące oświadczyły jeszcze, zresztą słusznie z ich punktu widzenia, że nie chcą one tylko kupować, lecz pragną również sprzedawać. W wyniku czego, europejskie kraje importujące dążyły coraz bardziej do tego, by mieć z krajami eksportującymi produkty rolne bilanse handlowe możliwie zrównoważone. W tych warunkach uzyskanie nadwyżki dewiz stało się niemożliwe.

Jeśli chodzi o węgiel, drugą grupę produktów eksportowych polskich, zaczęliśmy go wywozić na wielką skalę, zwłaszcza do krajów skandynawskich, nader rychło jednak rynki te uległy zamknięciu na

skutek umów, zawartych ze Zjednoczonym Królestwem. W myśl postanowień tych umów kraje skandynawskie zobowiązały się nabywać w Zjednoczonym Królestwie większą część potrzebnego im węgla. Eksport węgla jest obecnie dla Polski ściśle skontyngentowany.

Nie potrzebuję wywodów mych przedłużać, by przekonać Panów, iż dla Polski stało się rzeczą niemożliwą uzyskanie w Europie dewiz potrzebnych na zakup surowców, pochodzących w większości z krajów zamorskich, które mało u nas nabywają. Pojęcie aktywnego bilansu handlowego w ciągu ostatnich lat przestało istnieć.

Co się tyczy przypływu kapitałów, to Polska liczyła na to bardzo. Polska jest krajem potrzebującym wielkich inwestycyj i poważnych kapitałów zagranicznych. Dlatego też, w ciągu sześciu lat kryzysu, Polska opierała się wprowadzeniu kontroli dewiz. Istotnie, do maja 1936 r. rynek dewizowy był w Polsce zupełnie wolny. Przypuszczaliśmy, iż w ten sposób, zdoła się przyciągnąć do Polski świeże kapitały, które ułatwią utrzymanie równowagi bilansu płatniczego.

Jakiż był wynik tej polityki? Straciliśmy miliard złotych w dewizach i w okresie pięcioletnim mamy czysty deficyt w wysokości miliarda, zmniejszający w ten sposób zapasy złota i dewiz w Banku Polskim. Konieczne więc było rozpocząć politykę klasycznej deflacji, która, muszę to powiedzieć, była tragiczna. Ta polityka deflacyjna skazała 40% naszych robotników przemysłowych na bezrobocie w ciągu 5 lub 6 lat. Ten tak znany klasyczny środek nie przyniósł nam rozwiązania.

Czy w tych warunkach istniało inne wyjście, jak starać się zmniejszyć pasywne pozycje naszego bilansu handlowego? Czyż można czynić zarzut Państwu, które nie ma czym płacić zagranicznych surowców, że stara się wytwarzać produkty zastępcze u siebie, które są mniej dobre i często droższe, które jednak nie wymagają dewiz? Sądzę — powiedziałem to w październiku i powtarzam to dzisiaj — że dla kraju, który nie może zapłacić surowców zagranicznych, jest to raczej kwestia uczciwości, jeżeli ucieka się do produktów zastępczych, niż kwestia polityki lub sympatii dla reżimu autarchicznego.

Zresztą, jeżeli powstaje zagadnienie braku dewiz, każdy rząd powinien zastanowić się, czy nie jest w możności ograniczenia swego importu. Oczywistą jest rzeczą, że każdy kraj może zmniejszyć tę lub inną grupę importowanych produktów.

Na przykład kraj, zakupujący za granicą artykuły spożywcze, może zmniejszyć import. Wypadek ten zdarzył się, nie potrzebuję go więc tutaj wspominać. Muszę zaznaczyć, że eksporterzy rolni ponieśli odpowiednie konsekwencje. Jednak, ponieważ na kontynencie europejskim większość krajów wytwarza u siebie 80%—90% potrzebnych

im artykułów spożywczych, ograniczenie importu przedstawia zmniejszenie konsumpcji o 10%—15%, co jest częstokroć możliwe.

Istnieją jeszcze dwie inne grupy produktów importowanych, odgrywających ważną rolę, aczkolwiek różnią się one zależnie od kraju. Są to, w pierwszym rzędzie, materiały inwestycyjne, w drugim zaś — surowce.

Kraj taki, jak Polska, gdzie ludność wzrasta z każdym rokiem, jest zmuszony stwarzać co roku nowe możliwości pracy dla około 200 do 250 tysięcy osób, napływających ze wsi do miast. Należy stwarzać warsztaty pracy, ponieważ zaś przemysł inwestycyjny nie stoi u nas jeszcze na wysokości zadania, musimy zachowywać odpowiednią ilość naszych dewiz na zakup artykułów inwestycyjnych, stwarzających nowe możliwości pracy. Z tym stanem rzeczy należy się pogodzić, ponieważ musi się za importowane surowce płacić gotówką i zagranicznymi dewizami. Pewne kraje są już w możności produkowania u siebie artykułów inwestycyjnych. Japonia — p. Shudo przypomniał nam to wczoraj — należy do tych krajów; rezerwuje ona 80% swych możliwości importowych na zakup surowców.

Jakie środki byłyby w stanie polepszyć obecną sytuację? Sądzę, iż jest to właśnie najważniejszym zagadnieniem, jakim mamy się zajmować. Ze swej strony wierzę, iż istnieją trzy kategorie środków zaradczych: środki natury narodowej, środki dwustronne i środki natury międzynarodowej.

Środki natury narodowej redukują się do ucieczki do autarchii. Jest rzeczą jasną, iż w kraju kapitałowo ubogim, bogatym zaś w siły robocze, jak Polska — nie jesteśmy zresztą wyjątkiem pod tym względem — nie ma innego wyjścia, jak wstrzymać niepotrzebny import i zwrócić się w kierunku autarchii, pomimo wszystkich ujemnych stron takiej polityki.

Istnieje również inny środek: zawierać umowy dwustronne. Ze środka tego korzystano w szerokiej mierze. We wszystkich krajach istnieją ekipy negocjacyjne, które przez cały rok negocjują umowy na coraz to nowych podstawach. W ten sposób udaje się utrzymać cyfrę obrotów na stosunkowo wysokim poziomie. Jednakże Polska może zbywać produkty swe jedynie w krajach, skłonnych do ich nabycia, te ostatnie zaś nie należą, niestety, do krajów, posiadających surowce. Można zawrzeć porozumienie z większością krajów europejskich co do dostawy produktów przez nie importowanych, i my w Polsce poświęcamy równowartość naszego eksportu na zakup ich produktów i w wielkiej mierze artykułów inwestycyjnych. Nie pozostaje więc częstokroć dosyć rezerwy na zakup surowców, pochodzących

z krajów, nie nabywających naszych towarów, z prostej nader przyczyny, że są one im niepotrzebne.

W ramach narodowych i dwustronnych stosunków, nie ma więc wiele do zrobienia.

Pozostaje metoda wielostronna, i tym środkiem z dziedziny międzynarodowej, powinniśmy, zdaniem moim, zająć się tutaj. Czy istnieją środki międzynarodowe, mogące poprawić sytuację obecną? Przekonany jestem, że bylibyśmy je w stanie znaleźć.

Chodzi przede wszystkim o problem finansowy i dla tego problemu finansowego należało by, w ramach międzynarodowych, znaleźć rozwiązania bardziej zadawalniające od tych, które istnieją obecnie.

Nie chcę wkraczać w szczegóły, pragnąłbym tylko mimochodem wskazać, iż można by zastanowić się nad finansowaniem zakupów surowcowych. Można by też rozważyć kwestię odpowiedniej organizacji kredytu, względnie kwestię wielostronnego clearingu. Można by również zbadać możliwość ułatwiania zakupu artykułów inwestycyjnych. Kwestia ta była zresztą już wysuwana w łonie Ligi Narodów przed kilku laty.

Są to różne środki, o których mogę tylko wspomnieć, a które należało by jednak szczegółowo przestudiować.

Chodzi bowiem w istocie o jeden problem: problem transferu, a jest on zagadnieniem wybitnie międzynarodowym.

Poza tym istniałyby środki, wysuwane przez p. Shudo, które nazwać by można środkami natury kolonialnej. Nie mając na myśli lepszego rozdziału kolonij — problem doniosły, którym Komisja nie ma się zajmować — można by jednak wziąć pod rozwagę ciekawe rozwiązania.

Polityka otwartych drzwi wspomniana została wczoraj przez Sir Frederika Leith Rossa, który był łaskaw powiedzieć, że Zjednoczone Królestwo jest gotowe do szczegółowego przedyskutowania tej kwestii.

Należało by rozważyć, czy rozwiązania, zmierzające w tym kierunku, nie ułatwiłyby krajom, które tego potrzebują, uzyskania sposobów nabycia surowców kolonialnych.

Poza tym p. Shudo oświadczył wczoraj, iż należało by upoważnić kraje, pozbawione surowców, do eksploatowania pewnych terytoriów, niedostatecznie wykorzystanych przez państwa, będące ich posiadaczami, z powodu braku kapitałów lub sił roboczych. Oto, moim zdaniem sugestia, która mogłaby dać ciekawe wyniki.

Sądzę, iż jeżeli pragniemy nie narazić się na niepowodzenia, musimy uniknąć dwóch niebezpieczeństw: z jednej strony niebezpieczeństwa usiłowania zbytniego uproszczenia problemów, będących przedmiotem naszych badań, z drugiej zaś strony niebezpieczeństwa zbytniego znów

ich komplikowania. W pierwszym bowiem wypadku, nie osiągnęło by się praktycznego rozwiązania, gdyby, na przykład, chciało się ograniczyć do badania jurydycznej strony zagadnienia, celem usunięcia niebezpieczeństwa istotnego lub urojonego, mogącego wyniknąć z ograniczeń eksportu i sprzedaży, stosowanych przez kraje posiadające surowce.

Poza tym można by łatwo nie osiągnąć praktycznego rozwiązania, pragnąc, na przykład, rozważać surowce jeden po drugim, sporządzać statystyki itp.... Uczyniono już tego rodzaju próbę z okazji Międzynarodowej Konferencji Ekonomicznej w Londynie i nie przypuszczam, bym był zbytnim pesymistą, twierdząc, że próba ta nie dała żadnego poważniejszego wyniku. Można by, zresztą, przeprowadzić podobne studia odnośnie cukru, za miesiąc właśnie Konferencja poświęcona wyłącznie badaniu tego produktu zwołana zostanie do Londynu. Przyznaję, że jest rzeczą ciekawą usiłowanie doprowadzenia do lepszego podziału tego artykułu, nie sądzę jednak, byśmy mieli w ten sposób rozpatrywać w łonie naszej Komisji problemy, które nam zostały powierzone.

Moim zdaniem, powinniśmy zbadać, z jakich powodów pewne kraje nie mogąc zaopatrzyć się w potrzebne im surowce zmuszone są do uciekania się do polityki, którą nazwać by można autarchiczną; powinniśmy rozpatrzeć, dlaczego pewne kraje nie mają możności znalezienia rozwiązania pewnych zagadnień socjalnych (przeludnienie itp.), gdy istnieją obszary bezludne i bogactwa, jeszcze niewykorzystane.

W tym duchu proponuję, by Komisja dla dalszego przeprowadzania naszych badań powołała dwie podkomisje, z których jedna miałaby zbadać środki natury finansowej, druga zaś, środki natury kolonialnej. Sądzę, że gdyby przestudiowano obydwa te problemy szczegółowo, osiągnięto by rezultaty, które mogłyby znaleźć zastosowanie do wszystkich surowców. Badania obydwu tych podkomisyj umożliwiłyby nam w każdym razie dalsze wydajne prowadzenie naszych prac.

Uważam bowiem, że nie powinniśmy zajmować się jedynie już sporządzonymi statystykami; nie należy przecież myśleć jedynie o przeszłości, lecz znacznie więcej o przyszłości.

Po raz pierwszy od kilku lat Liga Narodów musi badać problem ekonomiczny i socjalny o takiej doniosłości. Podejmuje ona to studium po poniesieniu w okresie lat kryzysowych pewnej liczby niepowodzeń. Zdaje mi się, iż jest to naszym wspólnym obowiązkiem, poprowadzić prace nasze w kierunku jasnych i pozytywnych rezultatów i chcieć usunąć obydwa niebezpieczeństwa, o których przed chwilą mówiłem“.

Tezy innych rzeczoznawców i wnioski z pierwszej sesji komisji surowcowej

Po przytoczeniu wybitnie trafnie ujętego stanowiska rzeczoznawcy polskiego, wypada jeszcze obok omówienia konkluzji z przebiegu I sesji Komisji Surowcowej pokrótce tylko wspomnieć o tezach, wysuniętych przez niektórych rzeczoznawców, reprezentujących, jeśli chodzi o problem surowcowy, bierny punkt widzenia.

Wywody ekspertów brazylijskiego i meksykańskiego miały cechy wspólne, zawierające się w zainteresowaniu tych krajów jedynie zagadnieniom stałości cen na rynku międzynarodowym surowców, eksportowanych z wspomnianych krajów. Dążą one do zrównoważenia swoich bilansów płatniczych przez wzmożenie u siebie eksportu produkowanych surowców oraz do stopniowego rozwoju własnego przemysłu.

Rzeczoznawca sowiecki do problemu surowcowego podszedł z wielką nieufnością, podkreślając przede wszystkim obawy przed obcymi apetytami na źródła surowcowe Z. S. R. R. oraz obawy, by rozważania na tematy surowcowe nie doprowadziły w ostatecznym etapie do dalszego wzmocnienia Rzeszy Niemieckiej. Z. S. R. R. nie interesuje problem surowcowy w skali nadanej mu na odcinku międzynarodowym. Z. S. R. R., mając tylko jedyną troskę — lepszą organizację pokoju — nie pragnie innych terytoriów ani prawa eksploatowania cudzych surowców. Innymi słowy idealny obrońca dzisiejszego stanu faktycznego.

Rzeczoznawca szwajcarski min. Stucki, przewodniczący Komisji, stwierdził, że jeśli chodzi o Szwajcarię, to jego kraj, posiadając podstawowy surowiec, jakim jest powietrze (nawiązanie do turystyki), nie zgłasza żadnych pretensyj surowcowych w ramach porozumienia międzynarodowego. Takie stanowisko nie przeszkodziło p. Stucki stwierdzić, że rozszerzenie terytorialne zasady drzwi otwartych na niektóre terytoria byłoby przez Szwajcarię mile widziane.

Wreszcie na Komisji Surowcowej wypowiedział swój pogląd osobisty rzeczoznawca z ramienia Międzynarodowego Biura Pracy, jego wicedyrektor p. Maurette. W przeświadczeniu tego znakomitego znawcy problemów socjalnych w interesie świata pracy leży jak największa produkcja surowców. Dla tego nie należy zaniedbywać możliwości dalszego wyzyskania terytoriów kolonialnych oraz należy dokładnie zbadać, czy nie można by było udostępnić kapitałom i sile roboczej terytoriów dotychczas mało eksploatowanych. Ta teza p. Maurette jest niewątpliwie najsilniejszym poparciem poglądów, reprezentowanych przez rzeczoznawcę polskiego.

Pomijając mniej istotne stanowisko innych rzeczoznawców, którzy do rozważań nie zdołali wnieść nic interesującego, należy przejść do streszczenia wstępnego raportu Komisji Surowcowej, jako wyniku prac dokonanych na I sesji oraz programu prac dalszych.

Komisja Surowcowa przede wszystkim stwierdziła, że do jej zadań nie należy dyskusja nad podziałem terytoriów, na których produkowane są surowce.

To zastrzeżenie Komisji, niewątpliwie bezsporne, lecz stale podkreślane, nasunąć musi u każdego bezstronnego obserwatora przypuszczenie, że jednak problem surowcowy ma pewien ścisły związek z zagadnieniem rewizji stanu posiadania kolonialnego, gdyż inaczej nie kwestionowano by go tak często.

Komisja zdecydowała, by materiały statystyczne dla dalszych rozważań dotyczyły również surowców żywnościowych i by tych materiałów nie ograniczano do surowców, pochodzących z terytoriów kolonialnych lub mandatowych. Jako przedmiot dalszych rozważań ustalono nie bez złośliwych, zdaje się intencyj, następujące kwestie: 1. ograniczenia co do podaży surowców (restrykcje, cła eksportowe, kartele itp.); 2. zasadę drzwi otwartych w koloniach i terytoriach mandatowych, łącząc ją ze sprawą przywrócenia wolności w wymianie handlowej oraz ze sprawą kontroli dewiz, clearingu, kontyngentów itd.; 3. zjawisko stałej fluktuacji co do popytu i podaży surowców; 4. sprawę surowców zastępczych.

Tego rodzaju program prac, wysunięty przez państwa kolonialne, miał na celu pogrążenie istoty dostępu do surowców w odmęcie ogólnych zagadnień finansowych i handlowych.

W raporcie wstępnym Komisji Surowcowej uwzględnione zostały tezy rzeczoznawcy polskiego przede wszystkim w zakresie problemu demograficznego i zagadnienie eksploatacji niewykorzystanych terenów kolonialnych.

W wyniku obrad Komisji powołane zostały dwie podkomisje: pierwsza dla zbadania skarg i trudności co do podaży surowców, druga dla zbadania skarg i trudności co do nabycia i zapłaty za surowce. Po zakończeniu prac podkomisyj Komisja Surowcowa, biorąc pod uwagę całokształt prac, miałaby za zadanie ostateczne sporządzenie raportu, który by oświetlał wszechstronnie istotę problemu surowcowego oraz zawierał zalecenie na przyszłość co do możliwości słusznego rozwiązania konsekwencji braku równowagi w dysponowaniu surowcami.

Ankieta Sekretariatu Ligi Narodów

Przed zebraniem się obu podkomisyj, które zostało wyznaczone na 21 czerwca 1937, Sekretariat Ligi Narodów w osobie p. Stoppani, dyrektora Sekcji Stosunków Gospodarczych, zwrócił się z pismem jednakowej treści do wszystkich członków Komisji Surowcowej, przypominającym o uchwale Komisji co do zebrania szczegółowych odpowiedzi na szereg pytań w zakresie problemu surowcowego. Zebrane w ten sposób materiały stałyby się podstawą do prac obu podkomisyj, a następnie do raportu Komisji Surowcowej. Załączony do tego listu kwestionariusz zasługuje na przytoczenie go w całości, gdyż pozwoli to na zorientowanie się w głównych liniach, po których poszły prace obu podkomisyj. Nie mogąc oczywiście przytoczyć wszystkich odpowiedzi, ograniczamy się do zacytowania jednej z odpowiedzi na kwestionariusz, a mianowicie odpowiedzi rzeczoznawcy angielskiego sir F. W. Leith Rossa.

Kwestionariusz posiadał treść następującą:

Podkomisja I

1. Czy zakazy względnie ograniczenia eksportowe w dziedzinie surowcowej lub w stosunku do pewnych surowców są stosowane:

a) w kraju Pana,

b) oraz w koloniach, posiadłościach zamorskich lub protektoratach ?

2. Czy są stosowane cła wywozowe w stosunku do eksportu surowców w ogóle, wzgl. w stosunku do pewnych tylko surowców:

a) w kraju Pana,

b) oraz w koloniach, posiadłościach zamorskich lub protektoratach ?

W wypadku twierdzącym, czy istnieją fakty, w których co do pewnych surowców cła wywozowe nie są identyczne dla wszystkich krajów przeznaczenia i z jakiego powodu (cła dyskryminacyjne) ?

3. Jakie trudności odczuwane są przez kraje kupujące z powodu zarządzeń, wymienionych pod 1) i 2) ?

4. a) W jakim stopniu ustrój koncesyjny, praktykowany w koloniach, posiadłościach zamorskich i protektoratach, umożliwia dostęp do nich cudzoziemcom ?

b) Czy znane są Panu trudności, skargi lub reklamacje na podobny ustrój oraz ewentualne propozycje co do sposobu jego zmiany ?

5. Czy Rząd Pana wzgl. pewne grupy w Pańskim Kraju należą do porozumień międzynarodowych w dziedzinie ważnych surowców ? Jakie wyniki dały takie porozumienia ?

Poza tym, czy przemysł Pańskiego Kraju spotkał się z trudnościami i ewent. jakimi przy zaopatrywaniu się w surowce, będące przedmiotem międzynarodowych porozumień ?

Jakie skutki miało, z punktu widzenia interesów Pańskiego Kraju, istnienie pewnych organizacji (innych, niż zwykłe porozumienia producentów), obejmujących kilka krajów i mających na celu reglamentacje produkcji i zbytu pewnych surowców ?

6. Czy znane jest Panu istnienie monopolów produkcji i zbytu pewnych produktów, bądź w Metropolii, bądź też w koloniach, posiadłościach zamorskich wzgl. protektoratach ?

Poza tym, czy znane są Panu skargi lub trudności, wynikające z istnienia podobnych monopolów, dla zaopatrywania w surowce pewnych krajów, lub pewnych grup? (kwestia monopolów „naturalnych" dla pewnych produktów, wytwarzanych w jednym, lub w bardzo ograniczonej liczbie krajów).

Podkomisja II

1. Czy na zaopatrywanie się Pańskiego Kraju w surowce mają wpływ przeszkody, istniejące w stosunku do eksportu towarów z Pańskiego Kraju (stawki celne prohibicyjne, lub zbyt wygórowane cła preferencyjne, stopniowe porzucanie zasady otwartych drzwi, kontyngentowanie importu itp.), oraz ograniczania ruchu turystycznego i międzynarodowego obrotu kapitałów?

2. Czy kontrola dewiz, praktykowana w Pańskim Kraju wzgl. w innych krajach wpływa i w jakiej mierze, na zaopatrywanie się Kraju Pana w surowce?

3. Czy umowy clearingowe i kompensacyjne, zawarte przez Pański Rząd, wzgl. podobne umowy innych krajów, mają wpływ i ewentualnie jaki, na zaopatrywanie się w surowce Kraju Pańskiego?

4. W jakim stopniu Kraj Pański zapewnił sobie zaopatrywanie się w konieczne surowce, pomimo trudności, wynikających ze stanu rzeczy, wspomnianego w trzech powyższych paragrafach?

W jaki sposób zaopatrywanie to stało się możliwe w całości, lub częściowo, pomimo zmniejszenia się eksportu, ograniczeń dewizowych, clearingów itp.?

Czy obecnie stosowane metody, mające na celu przeciwdziałanie tym trudnościom, uważa Pan za wystarczające, wzgl. czy powinny one być uważane jako prowizoryczne paliatywy, wreszcie w jakim kierunku dostrzec można możliwość trwałych środków zaradczych?

5. Jaką rolę odgrywa w Kraju Pana, lub za granicą, wytwórczość produktów zastępczych w dziedzinie zaopatrywania się Pańskiego Kraju w surowce?

Odpowiedź sir F. W. Leith Rossa, z dnia 19 maja 1937 brzmiała, jak następuje:

Otrzymałem list Pański z dnia 22 marca, proszący mnie o nadesłanie memoriału, zawierającego informacje, przeznaczone dla podkomisji Komisji Surowcowej.*)

2. Wyznaczony zostałem — jak Panu wiadomo — do wzięcia udziału w Komisji nie w charakterze przedstawiciela Rządu J. K. Mości w Zjednoczonym Królestwie, lecz jako członek Komitetu Ekonomicznego Ligi Narodów; odpowiedź moja winna więc być traktowana jako odzwierciadlająca moje zapatrywania osobiste, nie zaś jako oficjalne oświadczenie, złożone w imieniu Rządu J. K. Mości w Zjednoczonym Królestwie. Streściłem pokrótce informacje, zebrane przeze mnie z różnych źródeł, sądzę jednak, iż zgodzi się Pan ze mną, że pewne kwestie, zawarte w liście Pana, powinny być skierowane raczej do Rządów niż do członków Komisji.

3. Rozpatrzę przede wszystkim sprawę, którą zajmuje się pierwsza podkomisja i poruszę przy tym w pierwszym rzędzie sytuację Zjednoczonego Królestwa, oraz kolonialnego Imperium Brytyjskiego, jako producentów surowców. Jeśli chodzi o Zjednoczone Królestwo, jedynym produktem eksportowym o wielkim znaczeniu, który naprawdę określić można mianem surowca, jest węgiel. Zjednoczone Królestwo doznaje w tym względzie pewnych trudności, chodzi jednak na ogół o trudności w znalezieniu rynków zbytu wobec konkurencji innych krajów, korzystających z sub-

*) W dokumencie Sekretariatu Ligi Narodów nr E/MP/S/c/3 nie został przytoczony p. 1 odpowiedzi sir F. W. Leith-Rossa na kwestionariusz.

wencyj. Żadne zakazy, względnie ograniczenia, nie są stosowane do eksportu węgla i nabywcy zagraniczni, skądkolwiek by pochodzili, nie napotykają w tym względzie na żadne przeszkody.

4. Kolonialne Imperium Brytyjskie jest oczywiście poważnym eksporterem pewnej ograniczonej liczby surowców, głównie pochodzenia tropikalnego i doznało ono również wielkich trudności w znalezieniu rynków zbytu dla wielu rodzajów swych produktów eksportowych. Imperium kolonialne chętnie gotowe jest sprzedawać wszystkie wspomniane surowce jakiemukolwiek krajowi. Dla wielu z tych produktów ilości, przeznaczone na sprzedaż do krajów zagranicznych, są w gruncie rzeczy znacznie większe, niż ilości, przeznaczone dla Imperium i w wypadku, gdy eksport ten skierowany jest głównie, lub całkowicie do innych krajów brytyjskich (w wypadku np. cukru i pewnych owoców), przyczyną tego jest fakt, iż trudno jest znaleźć zbyt dla wspomnianych produktów w krajach zagranicznych z powodu ograniczeń, nałożonych na importerów z tych krajów.

Poza tym nie należy zapominać, że Zjednoczone Królestwo jest poważnym rynkiem dla różnych surowców, wobec czego towary, wysłane do Zjednoczonego Królestwa, mogą w pewnych wypadkach być tam skierowane — jedynie celem sprzedaży i reeksportu, nie zaś celem spożycia na miejscu.

5. Na terenie niektórych krajów podległych — co nie ma jednak miejsca w Zjednoczonym Królestwie — pewne rodzaje produktów obłożone są cłami wywozowymi. Poza jednym wyjątkiem, ma to miejsce ze względów fiskalnych i stanowi w gruncie rzeczy jedyną, względnie najwygodniejszą metodę, pozwalającą ściągnąć z danych producentów słuszną część pobieranych podatków. Wspomniane cła nie stwarzają jednak dla produkcji i dla eksportu surowców większych przeszkód od tych, jakie powstałyby na wypadek pobierania podatków tejże wysokości według innych zasad; stosowane są one poza tym do wszystkich eksportowanych produktów bez wyjątku.

Jedynym wyjątkiem, wspomnianym wyżej, jest cło wywozowe, wprowadzone w związkowych Państwach Malajskich (później zaś również w Nigerii), obciążające rudę cynową, eksportowaną do obcych krajów.

Cło to wprowadzone zostało przed wielu laty, w następujących okolicznościach: w roku 1903, w chwili, kiedy cło to po raz pierwszy wprowadzono w związkowych Państwach Malajskich, cała ruda cynowa, produkowana na tym terytorium, przetapiana była w kolonii brytyjskiej, sąsiadującej z Straits Settlements, w dwóch portach w Singapoore i Penang, gdzie była załadowywana na statki, co stanowiło oczywiście urządzenie, zadawalające z punktu widzenia gospodarczego.

Krążyły pogłoski, że Stany Zjednoczone Ameryki Północnej (które były wówczas najważniejszym odbiorcą), mogłyby być spowodowane do obłożenia wysokimi cłami cyny w sztabach, celem uzyskania tego, by cała ilość potrzebnej im cyny importowana była w postaci rudy. Rezultatem takiego zarządzenia byłaby ruina hut Straits Settlements i zapewnienie dominującej sytuacji w tym przemyśle hutom Stanów Zjednoczonych.

Wspomniane cło eksportowe nie ma na celu zapewnienia monopolu hutom malajskim lub umożliwienia im realizowania nadmiernych zysków; istnieją bowiem na świecie inne jeszcze pokłady rudy cynowej i inne huty. Zapotrzebowania światowego jako takiego na rudę cynową właściwie nie ma; zapotrzebowanie przemysłowe dotyczy cyny w sztabach, która jeśli chodzi o huty w Imperium, ofiarowana jest na równych warunkach wszystkim zgłaszającym się nabywcom. Wspomniane cło wywozowe nie może więc być uważane, jako ograniczające podaż potrzebnego surowca lub jako podwyższające jego cenę dla wszystkich, którzy go potrzebują.

6. Co się tyczy systemu koncesyj, brytyjskie rządy kolonialne nie mają normalnie w zwyczaju ustanawiania między reflektantami dyskryminacyj, opartych na narodowości lub nakładania jakichkolwiek ograniczeń w udzielaniu koncesyj, poza tymi, jakie mogą okazać się konieczne celem ochrony interesów mieszkańców zależnych terytoriów, o których mowa.

Okazuje się na przykład koniecznym wprowadzenie pewnych ograniczeń co do sposobów eksploatacji, wymagających wielkich ilości wody na obszarach, gdzie rozporządzalna woda potrzebna jest dla rolnictwa.

Nie są mi znane żadne skargi, według których polityka Rządu J. K. Mości stawiałaby przeszkody eksportowi surowców, pochodzących z Imperium kolonialnego.

7. Rząd J. K. Mości przystąpił do porozumień międzynarodowych, dotyczących kauczuku oraz cyny i uznał półurzędowe porozumienie w sprawie herbaty. Stanowisko jego w odniesieniu do tych postanowień jest takie same, jak Rządu Holenderskiego. Wspomniane postanowienia mają za zadanie reglamentację produkcji i eksportu towarów, do których się odnoszą, celem dostosowania podaży do popytu i utrzymania sprawiedliwego i słusznego poziomu cen, aby fachowi producenci mogli otrzymywać słuszny zysk. Stosowanie postanowień tych powierzone jest międzynarodowym komitetom, w których skład wchodzą reprezentanci rządów i producentów; w przypadku cyny i kauczuku komitety te korzystają z opinii delegatów grup, reprezentujących interesy konsumentów. W chwili zawarcia wspomnianych porozumień, zapasy wszystkich odnośnych produktów były nadmierne, ceny zaś, powszechnym zdaniem, zbyt niskie. We wszystkich branych pod uwagę przypadkach zapasy powróciły obecnie do normalnych rozmiarów i w ciągu ostatnich miesięcy ogólne ożywienie handlu światowego spowodowało komitety do powzięcia zarządzeń, mających na celu ponowne podniesienie zapasów ponad poziom, jaki uważany był za wystarczający przed tym okresem. W ciągu ostatnich miesięcy ceny kauczuku i cyny osiągnęły bez wątpienia wyższy poziom od tego, jaki komitety uważały za pożądany, wobec czego przedsięwzięły one kroki, celem zwiększenia eksportu i stworzenia takich warunków, by sprowadzić ceny do bardziej słusznego poziomu. Należy podkreślić, że zwyżka kursu tych produktów nie jest objawem wyjątkowym i że jest ona jedynie jednym z elementów ogólnej zwyżki cen towarów. W istocie ceny pewnych artykułów zwyżkowały w większym stosunku, niż ceny cyny i kauczuku, a w przypadku innych produktów, nie ma mechanizmu (podobnie, jak to ma miejsce w stosunku do cyny i kauczuku), który mógłby dostosowywać podaż do zapotrzebowania i ustalać racjonalny poziom cen.

8. Przystępuję obecnie do sytuacji Zjednoczonego Królestwa jako s p o ż y w c y surowców. Kolonialne Imperium Brytyjskie jest tak słabym spożywcą surowców, że możemy postawić je na uboczu. Nie sądzę, by wysuwane były jakiekolwiek skargi na rzekome uniemożliwianie nabywcom ze Zjednoczonego Królestwa otrzymywania dowolnych ilości jakiegokolwiek pożądanego przez nich surowca. Co prawda — w ciągu ostatnich miesięcy powstały pewne trudności w zaopatrywaniu się w niektóre artykuły, jak np. rudę żelazną, stwierdzono jednak, że niedociągnięcia te były tylko przejściowe, że przyczyną ich był nagły wzrost zapotrzebowania i że w odpowiedniej chwili będą one mogły być usunięte.

Należy dodać, że wytwórczość surowców zastępczych nie odgrywa poważniejszej roli w dziedzinie zaopatrywania Zjednoczonego Królestwa w surowce.

9. Dochodzę do zagadnienia, które jest przedmiotem studiów drugiej podkomisji. Jeśli chodzi o zbyt surowców, Zjednoczone Królestwo — podobnie, jak Kolonialne Imperium Brytyjskie — odczuwa wielkie trudności w sprzedaży do

krajów, w których istnieją ograniczenia dewizowe, ponieważ producent nie jest w możności wymieniać produktów swych na dewizy, gdyż nie znajdują się one w wolnym obrocie i system kontroli dewiz zmierza z natury rzeczy do wprowadzenia w normalne stosunki handlowe pewnego zamieszania.

10. Co się tyczy zakupów to Zjednoczone Królestwo nie wprowadziło ograniczeń dewizowych, wobec czego nabywcy surowców mogą swobodnie otrzymywać waluty zagraniczne, potrzebne dla zakupu za granicą wspomnianych surowców.

Eksporterzy ze Zjednoczonego Królestwa znajdują się oczywiście wobec tych samych trudności, na jakie narażeni są eksporterzy z innych krajów, przy poszukiwaniu rynków zbytu dla swych towarów, a to z powodu różnych przeszkód, na jakie natrafia międzynarodowy handel. Zakupy surowców przez Zjednoczone Królestwo byłyby większe, gdyby przeszkody, o których mowa, uległy zmniejszeniu i gdyby handel międzynarodowy wzrastał w odpowiednim stosunku.

11. Odnośnie systemu clearingów, Zjednoczone Królestwo przystąpiło do umów clearingowych z Italią, Turcją i Rumunią, co było konieczne wobec trudności, jakie przedstawiały transakcje handlowe z tymi krajami.

12. Konkluzja moja idzie w tym kierunku, że trudności odczuwane przez pewne kraje w zaopatrywaniu się w surowce, nie wynikają z ograniczeń, wprowadzonych w tym względzie przez kraje produkujące. W pewnych przypadkach oczywiste jest, że trudności te są wynikiem polityki handlowej i finansowej, jaką odnośne kraje konsumujące same stosowały, czego skutkiem było stworzenie, względnie spotęgowanie, ujemnego bilansu płatniczego i ograniczenie — ogólnie biorąc — ich siły kupna.

W przypadku innych krajów, ściślej byłoby powiedzieć, że omawiane trudności wynikają ze zniżki wartości ich wywozu (widocznego lub niewidocznego), względnie ze straty rynków zbytu, od których uzależniona była ich gospodarka, a to z powodu ograniczeń, nałożonych w okresie kryzysu przez inne kraje. Tym niemniej — jakiekolwiek byłyby dokładne przyczyny wspomnianych trudności — problem, polegający na zapewnieniu wystarczającego zaopatrzenia w surowce jest, moim zdaniem, jedynie ich częścią i powinien być traktowany, jako jedna ze stron ogólnego problemu, polegającego na przywróceniu handlu i równowagi finansowej w stosunkach międzynarodowych.

13. Jeżeli kwestię tę rozpatruje się z punktu widzenia obszarów kolonialnych, dostarczających surowców, widzi się, że ograniczenia, nałożone przez kraje konsumujące na swoich importerów, powodowały częstokroć ujemny wpływ na zbyt produktów kolonialnych i zmusiły odnośne kolonie do zwrócenia się do swoich metropolij, by uzyskać od nich pomoc. Pomoc ta została im udzielona, w zamian jednak metropolie oczywiście spodziewają się uzyskania od swych kolonij szczególnych przywilejów co do zbytu własnych produktów fabrycznych. Tak więc również i ta strona problemu surowcowego, jak się okazuje, stanowi nieodłączną część szerszego zagadnienia, ogólnego obniżenia barier celnych.

14. Jeśli chodzi o notę Sekretariatu (dok. E./M. P./1), zechce Pan sobie przypomnieć, że wyraziłem z jej powodu pewne uwagi w moim przemówieniu inauguracyjnym. Ze względu na późniejsze debaty w Komisji — zdaje mi się, iż zamiar ogłoszenia jej nie istnieje, wobec czego sądzę, iż należało by uważać, że przyczyniła się ona w sposób pożyteczny do pobudzenia dyskusji i nie należało by starać się jej przeredagowywać. Jeżeli jednak w jakiejkolwiek chwili powstałaby kwestia jej publikacji, poczuwałbym się do obowiązku sformułowania pewnej ilości sugestyj w kierunku jej zmiany, zanim mógłbym wyrazić zgodę na jej ogłoszenie jako dokumentu aprobowanego przez Komisję. (—) F. W. Leith Ross.

Jak wynika z tekstu kwestionariusza oraz jednej z odpowiedzi członka Komisji, materiał zebrany dla obu podkomisyj był olbrzymi, różnorodny i wskazywał wyraźnie, że problem surowcowy jako taki jest niemal dla każdego z krajów zagadnieniem odrębnym. Problem ten trudno byłoby w płaszczyźnie jego rozwiązania podciągnąć pod wspólny mianownik; wykluczone byłoby znalezienie takich formuł szczególnych, które zaspokoiłyby potrzeby wszystkich krajów razem. Już z tego samego należało wyciągnąć jeden tylko wniosek, że ostateczne wyniki prac Komisji Surowcowej będą miały charakter ogólnych stwierdzeń, trudnych zresztą do ujęcia, jeśli chodzi o główny cel — sprawiedliwy podział i dostęp do źródeł surowców.

Prace obu podkomisyj były uciążliwe. Uzgodnienie sprzecznych poglądów oraz potrzeb było trudne w ujęciu kompromisowym. Nie wdając się w charakterystykę przebiegu tych prac a podkreślając jedynie niekorzystną pod każdym względem pozycję rzeczoznawców polskich, przejdziemy do streszczenia i analizy raportu, który jest wynikiem ostatecznym całego procesu rozważań nad problemem surowcowym. Wynikiem, niestety niewiele przynoszącym praktycznych korzyści.

Raport komisji surowcowej

A. Wstęp

Ostatecznym wynikiem prac Komisji Surowcowej (pełny jej tytuł brzmi „Commission pour l'étude du problème des matières premières") jest raport, którego tekst uchwalony został w Genewie w ciągu trzeciej sesji w dniach 1—4 września 1937 r. Raport ten zawiera następujące działy:

1. Wstęp (omawiający przebieg prac Komisji i formułujący szereg ciekawych stwierdzeń).
2. Zbadanie skarg i trudności, dotyczących podaży surowców:
   a) prohibicje i restrykcje w eksporcie surowców;
   b) prawa eksportowe;
   c) eksploatacja bogactw naturalnych;
   d) międzynarodowe układy co do reglamentacji produkcji i zbytu surowców;
   e) monopole.
3. Zbadanie skarg i trudności co do kupna i co do płatności za surowce.
4. Wnioski.

Do raportu tego zostały dodane, jako załączniki:

1. memoriał prof. Ivar Högborna p. t. „Rozwój światowej produkcji surowców“, zaopatrzony w szereg wykresów;
2. memoriał bezimienny, opracowany przez dwóch członków Komisji Surowcowej p. t. „Ulepszenie układów reglamentacji“.

Oba wymienione memoriały, nie stanowiące części składowej raportu Komisji, a traktowane jedynie jako materiał, z którego Komisja częściowo czyniła użytek, można pozostawić bez szczegółowej analizy; podkreślić jednak należy, że zasługują one na zwrócenie uwagi i opracowanie zawartych w nich tez w specjalnym na ten temat studium.

Komisja Surowcowa na wstępie swych stwierdzeń uważała za konieczne omówienie kilku momentów. Po pierwsze więc Komisja skonstatowała, że nie jest powołana do tego, by mogła rozpatrywać lub dyskutować w przedmiocie podziału terytoriów, skąd surowce pochodzą; po drugie, że nie miała również prawa do dyskutowania możliwości zaopatrywania się poszczególnych krajów w surowce z punktu widzenia obronności państwa. Komisja Surowcowa jeszcze raz pragnęła usunąć cień podejrzenia co do tego, że zajmuje się zagadnieniem, mającym poza aspektem gospodarczym, również poważne podłoże polityczne. Zastrzegając się jednak przeciwko takiemu podejrzeniu, Komisja Surowcowa w niektórych częściach swego raportu oceniła pewne sytuacje nie zupełnie zgodnie z tym zastrzeżeniem.

Czym jest więc dla Komisji problem surowcowy? Jest przede wszystkim zagadnieniem nie jednakowym dla ogółu państw. Niektóre kraje, pozbawione bogactw naturalnych, zależne są od producentów surowcowych; zależność ta wynika nie tylko od dobrej woli producenta co do zaspokojenia potrzeb surowcowych nabywcy, lecz również od możliwości finansowych tego ostatniego. Kraj nieuprzemysłowiony i nie zmuszony warunkami demograficznymi do rozwijania u siebie przemysłu, nie odczuwa trudności w nabywaniu surowców. Kraj, potrzebujący niektórych surowców, lecz posiadający kapitały, nie ma również na ogół żadnych trudności w nabywaniu surowców, w szczególności, kiedy chodzi o niewielkie ilości. Natomiast największe trudności nasuwają się krajowi, pozbawionemu szeregu surowców, który zmuszony do rozwoju swego przemysłu z przyczyn demograficznych, nie posiada odpowiednich kapitałów inwestycyjnych i znajduje się w specjalnie ciężkich warunkach finansowych (deficytowość bilansu płatniczego, brak kapitałów, niedostatek dewiz). Trudności takiego kraju zaostrzają się zwłaszcza w okresie, kiedy międzynarodowa wymiana handlowa, kapitałowa lub ludnościowa, dotknięta jest ogólnym kryzysem.

Toteż za najgłówniejsze zadanie Komisja Surowcowa miała zbadanie zasadniczych przeszkód, utrudniających równowagę w dostępie handlowym do surowców, sprecyzowanie istoty tych przeszkód oraz sformułowanie zaleceń, wynikających z tych badań.

Opierając się na przykładach, wysuniętych przez prof. Högboma, jak np. co do ewolucji znaczenia najbardziej podstawowego surowca — węgla, Komisja Surowcowa stwierdziła, że w ścisłej zależności od postępu techniki znaczenie poszczególnych surowców może się stale zmieniać.

Zagadnienie surowcowe w zależności od ogólnej sytuacji gospodarczej nabiera ostrości w dwóch krańcowo różnych momentach. W okresie pogłębionego kryzysu gospodarczego surowce przechodzą najkrytyczniejsze chwile, ceny ich bowiem spadają procentowo poniżej cen półfabrykatów, fabrykatów i artykułów żywnościowych. Zachodzi wówczas konieczność reglamentacji produkcji surowców i wyzbywanie się nagromadzonych zapasów. Cena surowca spada wówczas poniżej wszelkiej opłacalności.

W okresie powstawania koniunktury gospodarczej produkcja surowców nie nadąża za zapotrzebowaniem, cena surowca wzrasta i kraje wychodzące z kryzysu nie są w stanie płacić za surowce, których potrzebują.

Rozciągłość w cenie surowca i gwałtowność zmiany tej ceny są znacznie wyższe od rozpiętości cen fabrykatów przemysłowych.

Tymczasem zapotrzebowanie na surowce jest funkcją aktywności przemysłu przetwórczego, który to przemysł może w szybkim czasie ulec intensyfikacji lub ograniczeniu w zależności od ogólnej sytuacji gospodarczej.

Cena surowca jest ponad to uzależniona od rozmieszczenia geograficznego źródeł surowcowych. Wydaje się rzeczą niewątpliwą, że ewentualna eksploatacja niektórych źródeł surowcowych, np. w głębi Afryki, nie wytrzymałaby kalkulacji.

Toteż kwestia transportu niektórych surowców jest kapitalnym zagadnieniem dla ceny tych surowców.

Jeśli chodzi o artykuły żywnościowe, to Komisja Surowcowa stwierdziła, że równowaga w dostępie handlowym do nich jest znacznie więcej zachowana, niż w stosunku do surowców przemysłowych.

Co się tyczy wykorzystania terenów kolonialnych, to dla ogólnego zagadnienia surowców, zdaniem Komisji, kolonie nie mają podstawowego znaczenia. Surowcami kolonialnymi właściwie są: olej palmowy, kauczuk i kopra. Inne surowce kolonialne są produkowane poza koloniami. Cała produkcja surowców w koloniach wynosi zaledwie 3% ogólnej produkcji surowcowej.

Z tego tytułu nie należy jednak, głosi Komisja, lekceważyć znaczenia terenów kolonialnych, jako źródeł surowcowych. Cyfry statystyczne są odzwierciadleniem dzisiejszego stanu faktycznego, który może ulec w przyszłości poważnym zmianom.

Wreszcie w zakończeniu wstępnych stwierdzeń Komisja Surowcowa podaje, że istnieje ścisły związek między wzrostem ludności a potrzebami surowcowymi. W niektórych krajach liczba ludności wzrasta gwałtownie. Ruchy emigracyjne uległy zahamowaniu. Kraje te pozbawione zostały naturalnych możliwości, które pozwalały w wieku XIX na złagodzenie sytuacji populacyjnej. W dzisiejszych warunkach dla krajów tych jako jedyne rozwiązanie pozostaje problem uprzemysłowienia, a z nim wiąże się bezpośrednio zagadnienie dostępu handlowego do surowców.

Zależność między wzrostem liczebnym ludności a zaspokojeniem potrzeb surowcowych, zdaniem Komisji, przedstawia się jako zagadnienie związane raczej z rozwojem międzynarodowych stosunków handlowych, niż z narodowymi bogactwami źródeł surowcowych.

B. Zbadanie skarg i trudności dotyczących podaży surowców

a. Prohibicje i restrykcje w eksporcie surowców

1. Wiele krajów produkujących artykuły żywnościowe, poza własnym spożyciem, przeznacza je częściowo na eksport. Jeżeli urodzaj jest niedostateczny, kraje te zmuszone są do wprowadzenia zakazów eksportu swych produktów żywnościowych na czas do następnych zbiorów, by w ten sposób zaspokoić wewnętrzne potrzeby. Istnieją więc czasowe zakazy wywozu zboża, oliwy jadalnej i innych surowców żywnościowych.

Przeciwko tym zakazom nie zostały zgłoszone obiekcje, zresztą zdaniem Komisji, żadne zastrzeżenia przeciwko tego rodzaju zakazom nie byłyby możliwe.

2. Istnieją zakazy i ograniczenia wywozowe co do surowców przemysłowych, wywołane koniecznością zachowania tych surowców dla przemysłu krajowego albo też dla oszczędzania bogactw naturalnych kraju. Tego rodzaju zarządzenia mogą być czasowe lub stałe. Mogą one wypływać z polityki przemysłowej kraju lub też z polityki cen, albo też mogą być wywołane — w szczególności w obecnych warunkach — sytuacją pieniądza. A więc niektóre kraje wprowadziły lub ograniczyły eksport złomu (żelastwa). Tego rodzaju restrykcje są przedmiotem wielu skarg, zwłaszcza, kiedy restrykcje te wytwarzają przerwę w dostawach dla przemysłu krajów sąsiednich.

Komisja jest zdania, że jakaś ogólna formuła dla tych restrykcyj byłaby trudna do sprecyzowania. Czy można mieć zastrzeżenia co do stosowania przez niektóre kraje pewnych środków, podyktowanych wewnętrznymi potrzebami przemysłu narodowego? Niemożliwością byłoby żądać surowców od tych krajów, które dany surowiec spożywają w całości we własnym gospodarstwie narodowym.

3. Komisja uważa za nieuzasadnione — stosowanie zakazów i ograniczeń wywozowych, o ile zarządzenia takie nie wypływają z faktycznego stanu zapotrzebowania własnego i o ile są skierowane wobec innego kraju w formie środka represyjnego lub w celach spekulacyjnych. Tego rodzaju ograniczenia nie były sygnalizowane Komisji, mogą jednak istnieć. Zrezygnowanie ze stosowania takich zarządzeń, wpłynęłoby niewątpliwie na wzmocnienie międzynarodowego zaufania w wymianie handlowej.

4. Jeżeli celem zakazów i ograniczeń wywozowych jest obniżenie cen danego surowca na rynku wewnętrznym, Komisja zaleca rządom stosowanie w tym przypadku innego środka, a mianowicie obniżenia ceł wywozowych.

5. Istnieją ograniczenia wywozowe dla zachowania monopolu lub quasi-monopolu produkcji niektórych roślin. Tyczy się to np. drzewa palmowego „abaca", z którego produkuje się konopie Manilii; nasiona i flance tej rośliny nie mogą być wywożone z Filipin, głównego producenta tego rodzaju konopi.

6. Komisja nie otrzymała na ten temat żadnych skarg, jest jednak zdania, że takie monopolistyczne restrykcje nie powinny trwać długo, zwłaszcza, jeżeli czynią one poważną szkodę ekonomiczną innym krajom. Ze względów zasadniczych restrykcje takie mogą podlegać surowej krytyce.

7. W tej zasadzie mogą istnieć wyjątki. Np. w przypadku istnienia takich układów reglamentacyjnych, jak układy co do produkcji herbaty lub kauczuku; w układach tych zawarta jest klauzula, że rośliny te nie mogą być wywożone do krajów, które nie podpisały układu. Uzasadnienie takich układów jest oczywiście funkcją użyteczności samej reglamentacji, o czym będzie mowa dalej.

8. Istnieją restrykcje wywozowe, mające za zadanie poddanie pewnych surowców przed eksportem procesowi częściowej obróbki przez przemysł krajowy. Tego rodzaju ograniczenie należy uznać za słuszne. Zainteresowany i pokrzywdzony kraj może dążyć do złagodzenia tego rodzaju restrykcyj w drodze specjalnej umowy.

9. Prawie wszystkie międzynarodowe układy reglamentacyjne co do produkcji i zbytu surowców zawierają istotne postanowienia o ograniczeniu eksportu ze strony rządów, zawierających układ. Tego rodzaju restrykcje stanowią integralną część tych układów.

10. Niektóre kraje usiłują regulować i kontrolować handel tymi surowcami, których są głównymi lub znacznymi producentami. Np. Indie Holenderskie wprowadziły ograniczenia co do eksportu kory chininy; rząd Brazylii sprawuje kontrolę nad eksportem kawy. Kiedy chodzi o stosowanie tych ograniczeń lub kontroli w celu uniknięcia pojawienia się omawianych surowców na rynkach krajów surowców tych nie potrzebujących, a więc kiedy chodzi o normowanie rynku podaży oraz zapewnienie producentom ceny opłacalnej, lecz niewygórowanej, lub wreszcie, kiedy chodzi o uniemożliwienie gromadzenia się zapasów niekontrolowanych, w tych wszystkich przypadkach, wydaje się Komisji, że stosowanie ograniczeń nie powinno budzić specjalnych zastrzeżeń. Nawet w interesie spożywców nie leży doprowadzenie rynku do stanu kompletnej dezorganizacji, ponieważ prowadzi to nieuniknienie do przerwy w produkcji, drożyzny i zwyżki cen. Należy jednak kategorycznie podkreślić, że w żadnym razie celem restrykcji nie powinno być zmierzanie w kierunku, by na rynku nastąpiła haussa, by ceny osiągnęły nieuzasadniony poziom lub by pomiędzy nabywców wprowadzone zostały dyskryminacje.

W rzeczywistości, jeśli chodzi o wzmożenie spożycia, spadek cen może być najlepszym środkiem zwolnienia rynku z tymczasowego nadmiaru zapasów.

11. Reasumując swoje wywody w tej dziedzinie, Komisja Surowcowa wyraziła pogląd, że niektóre prohibicje i ograniczenia mogą być usprawiedliwione w szczególności, jeżeli mają one charakter obrony interesów własnego gospodarstwa. Poważne obiekcje należy wysunąć przeciwko tej kategorii zakazów i ograniczeń, których zadaniem jest wywołanie presji na inne kraje, utrzymywanie przemysłów nieekonomicznych lub też podtrzymywanie sztucznego poziomu cen przez arbitralne podwyższanie i pomniejszanie zapotrzebowania na rynku albo przy pomocy monopoli i quasi-monopoli.

Jakkolwiek Komisja nie została powiadomiona o konkretnych przypadkach tego rodzaju prohibicyj i restrykcyj, wyraziła jednak opinię, że jeśli istnieją wspomniane przeszkody w normalnej wymianie handlowej surowcami, winny być one niezwłocznie usunięte; Komisja zaleciła również, by w przyszłości wszelkie układy zawierały zobowiązanie stron co do niestosowania w wymianie tej kategorii prohibicyj i restrykcyj, które w zasadzie zostały uznane za szkodliwe.

b. Prawa eksportowe

1. Prawa eksportowe, stosowane do surowców, mogą być na równi z prohibicjami i restrykcjami podzielone na kilka kategoryj.

2. Przede wszystkim prawa takie mają zastosowanie, jako nieco odmienna forma restrykcyj wywozowych, do surowców, które są niezbędne dla przemysłu narodowego lub też dla popierania przemysłu przetwórczego. O tej kategorii praw eksportowych należy powiedzieć to samo, co o odpowiednich restrykcjach wywozowych.

3. Istnieją również prawa lub opłaty wywozowe, stosowane zarówno w metropoliach, jak i koloniach (np. w krajach, biorących udział w reglamentacyjnych układach handlowych co do kauczuku). Prawa te istnieją w tym celu, by można było tworzyć odpowiednie fundusze, pozwalające na ulepszenie danego przemysłu oraz na wzmożenie zapotrzebowania na te surowce. Te opłaty wywozowe są zresztą wybitnie ograniczone i niewątpliwie obciążają raczej producenta, niż nabywcę lub spożywcę. W tej materii Komisja nie otrzymała żadnej skargi.

4. Komisja zwróciła uwagę na prawa wywozowe, stosowane w metropoliach i w koloniach w celach wyłącznie fiskalnych. Stanowią one wówczas najbardziej właściwą i słuszną formę podatku. W społeczeństwach mniej rozwiniętych stosowany jest podatek od dochodu. Omawiane prawa wywozowe są przywiązane do jednego z głównych źródeł dochodu, przeważnie jednak wysokość opłat jest znacznie niższa, od podatków od dochodu w społeczeństwach bardziej rozwiniętych. Tego rodzaju opłaty eksportowe, gdyby nie istniały, musiałyby być zastąpione przez podatek bezpośredni, prawdopodobnie mniej słuszny lub przez innego rodzaju opłaty, które mogłyby przeciwstawiać się interesom handlu międzynarodowego, stanowiąc w wymianie handlowej uciążliwą barierę. Tym więcej, że prawa wywozowe w stosunku do produktów mineralnych stanowią właściwie swego rodzaju rentę, przeznaczoną do wykorzystania na rzecz społeczeństwa w słusznej części dochodów przemysłu górniczego. Mogą więc być stosowane prawa wywozowe również w stosunku do innych produktów, których eksport powoduje zubożenie naturalnych bogactw kraju.

5. Komisja zwróciła uwagę na niektóre prawa wywozowe, uznane za dyskryminacyjne. A więc na te wszystkie prawa, które obciążają eksport towarów do krajów obcych, lub na te, które obciążają eksport towarów z kolonii do metropolii w mniejszym stopniu, niż eksport z tych terytoriów do krajów obcych. Komisja została powiadomiona o wielu przypadkach tego rodzaju praw dyskryminacyjnych, żadna ze skarg jednak nie była na tyle sprecyzowana, by Komisja mogła ustalić, czy w istocie są to przypadki dyskryminacji, które oczywiście nie znalazłyby wówczas uznania.

c. Eksploatacja bogactw naturalnych

1. W tej części raportu Komisja nawiązała do swego pierwszego raportu z marca 1937 r., a mianowicie do pozycji „System Koncesyj“. W wyniku dalszych badań Komisja doszła do wniosku, że tego rodzaju wyrażenie jest zbyt restryktywne i nie mogłoby mieć zastosowania do niektórych aspektów problemu. To, co starano się wówczas nadać pojęciu „system koncesyj“, ma charakter znacznie szerszy, chodzi bowiem właściwie o zagadnienie eksploatacji bogactw naturalnych.

2. Istotnie, postęp gospodarczy zależy w poważnym stopniu od progresywnej eksploatacji źródeł bogactw naturalnych. W tym względzie dokonane zostały olbrzymie postępy w ciągu i po XIX wieku, które wpłynęły dzięki ulepszeniom transportów i techniki na wyjątkowy rozwój aktywności gospodarki światowej i które pociągnęły za sobą dobroczynne skutki we wszystkich krajach.

3. Lecz postęp ten nie osiągnął wszędzie jednolitych rozmiarów. Niektóre kraje posiadają bogactwa naturalne, przewyższające ich własne potrzeby; inne kraje są w gorszej sytuacji, gdy tymczasem ludność wzrasta stale i w sposób gwałtowny. Komisja stwierdza, że nie jest powołana do rozważania problemów populacyjnych, jako takich, lub też problemów poprawy sytuacji geograficznej lub gospodarczej tej ludności, jak również nie jest powołana do rozpatrywania zagadnienia przebudowy, przemysłu tych krajów. Mimo tego, Komisja skonstatowała, że dla krajów o wybitnie wzrastającej ludności jedynym środkiem rozwiązania trudności jest uprzemysłowienie kraju, zwłaszcza wobec całkowitego niemal wstrzymania międzynarodowych ruchów ludnościowych. Kraje te jednak nie są w stanie uprzemysłowić się wskutek konieczności importu niezbędnych surowców. W ich najbardziej żywotnym interesie leży konieczność zaspokojenia swych potrzeb surowcowych i możliwość eksportu bez żadnych przeszkód wytworów ich wzrastającej stale produkcji.

4. Zaspokojenie potrzeb surowcowych zapewnione jest w warunkach normalnych w drodze zakupu za granicą. Dla tych zakupów pewne kraje narażone są na skutek braku dewiz na trudności, które poddane zostały badaniom, streszczonym w innym dziale raportu Komisji. Kraje te z pewnością znalazłyby się w mniej trudnej sytuacji, gdyby mogły brać udział w eksploatacji źródeł surowcowych za granicą. Wypada jednocześnie przypomnieć, że eksploatacja nowych źródeł surowcowych, dotychczas niewyzyskanych, wymaga w początkowym swym etapie poważnych wkładów kapitałowych, które przez dłuższy okres czasu nie rentowałyby się. Urealnienie korzyści z eksploatacji nowych źródeł surowcowych wymagałoby wydatków w dewizach zagranicznych, które mogłyby być udo-

stępnione przez kraje bogate w kapitały i to ze skuteczniejszym niewątpliwie wynikiem, niż w przypadku zwykłego zakupu surowców z bezpośrednich źródeł. Do krajów więc, posiadających niewyzyskane bogactwa naturalne, należy obowiązek zastanowienia się, czy dopuszczenie pewnych krajów nie posiadających surowców do źródeł bogactw niewyzyskanych nie leży w interesie również krajów posiadających te źródła.

5. System eksploatacji, który ma mieć zastosowanie, zmienia się w każdym poszczególnym przypadku, może być on niekiedy poddany restrykcjom wynikającym z interesu publicznego, lecz nie może być poddany nieusprawiedliwionym przeszkodom.

Pewni członkowie Komisji pozostali przy swym poglądzie co do tego, że należało by dążyć do usunięcia istniejących trudności w drodze tworzenia przedstawicielstw, agencyj i instytucyj finansowych (względnie oddziałów tych instytucyj, mających swą siedzibę w kraju macierzystym) na niektórych terytoriach zamorskich, bogatych w źródła surowcowe.

6. Należy oczywiście uznać, że rządy krajów produkujących większe ilości surowców lub tych, które mają możliwość ich produkowania, odpowiedzialne są za to, by z tego tytułu nie wprowadzić u siebie trudności przy wykorzystywaniu własnych źródeł surowcowych. Lecz ustawodawstwo tych krajów winno w tym względzie nie tylko pobudzać inicjatywę w kierunku własnych interesów, lecz również liczyć się z niezależnością gospodarczą wszystkich krajów.

7. Sytuacja krajów suwerennych oraz kolonij winna być zbadana oddzielnie.

8. Co się tyczy krajów suwerennych, to Komisja stwierdziła przede wszystkim olbrzymie różnice w polityce stosowanej przez poszczególne kraje. W zasadzie, sztywnie ograniczona polityka nie powinna znaleźć obrońców. Jednak poszczególne rządy znajdują się w konieczności — ze względów politycznych, gospodarczych i socjalnych — zachowania niektórych form przedsiębiorstwa dla własnych obywateli oraz rządy te mają prawo stosowania pewnej kontroli nad eksploatacją swych bogactw naturalnych, wykonywaną przez cudzoziemców. Nie należy bowiem zapominać o tych szkodliwych skutkach, jakie mogłyby wywołać takie zjawiska, jak raptowny napływ kapitałów obcych lub też masowy ruch imigracyjny, na społeczną organizację kraju. Komisja, jakkolwiek niepowołana do wyrażenia swej opinii na ten temat, stwierdziła, że — zanim nastąpi napływ obcych kapitałów lub masowa imigracja do danego kraju w celach eksploatacji źródeł surowcowych — należało by uprzednio doprowadzić do wstępnego porozumienia między zainteresowanymi rządami. Te problemy powinny być przedmiotem układów bilateralnych lub multilateralnych.

9. Analogiczne zasady nadają się dla terytoriów kolonialnych, w granicach, w których są one zgodne z kwestią obrony interesów ludności tubylczej. Rządy metropolij państw kolonialnych posiadają wobec ludów kolonialnych zobowiązania o charakterze społecznym; zobowiązania te w poszczególnych przypadkach winny być wyżej stawiane od zobowiązań wobec własnych obywateli i obywateli innych krajów. Mocarstwa kolonialne bardzo silnie podkreślają istnienie tych zobowiązań.

10. Rządy, sprawujące władzę na terytoriach kolonialnych, mają możność stosowania na tych terytoriach specjalnych przywilejów wobec obywateli własnych i mogą odmówić tych przywilejów obywatelom obcym. W tej materii mocarstwa i państwa kolonialne nie mają jednolitej polityki. W imperiach kolonialnych Belgii, Wielkiej Brytanii, Holandii i Portugalii, jak również w niektórych koloniach Francji (lecz tylko w zakresie koncesyj rolnych i leśnych) oraz posiadłościach zamorskich, będących pod kontrolą Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn., nie są stosowane żadne specjalne przywileje, przysługujące wyłącznie obywatelom metropolii. Jedyny wyjątek, istniejący dotychczas w koloniach Wielkiej Brytanii w zakresie eksploatacji źródeł naftowych, jako wyłączny przywilej obywateli brytyjskich, wygasa w ciągu 1938 r. Na innych terytoriach kolonialnych zasada uprzywilejowania własnych obywateli stosowana jest w całej pełni. Praktyka jednak dowodzi, że nawet formalny brak tych przywilejów stawia kraj macierzysty w sytuacji korzystniejszej, niż kraje obce.

Przewaga metropolii wypływa ze wszystkich związków, łączących metropolię z kolonią, którymi są: wspólny język, zadawnione stosunki handlowe i finansowe oraz wpływy kulturalne. To wszystko stwarza niewątpliwe uprzywilejowanie obywateli własnych w ich interesach kolonialnych.

11. W tych warunkach Komisja stwierdziła, że jeśli chodzi o terytoria kolonialne i pewne przywileje, przysługujące obywatelom własnym lub też o ile ci ostatni korzystają dzięki odpowiedniej polityce administracji kolonialnej ze specjalnych uprawnień, należało by podjąć akcję w kierunku zmiany tej mało liberalnej polityki. Komisja zaleciła rządom zainteresowanym zbadanie możliwości podjęcia odpowiednich kroków w tym względzie.

12. Niezależnie od zagadnienia dyskryminacji, omówionego w poprzednim ustępie, Komisja podkreśliła, że przedłożone jej zostały przez poszczególne kraje propozycje co do brania udziału przez te kraje w eksploatacji niewyzyskanych źródeł surowcowych na terytoriach kolonialnych. Wyrażono życzenie, by zasada swobodnego dostępu do eksploatacji

źródeł surowcowych w koloniach miała możliwie jak najszersze zastosowanie i by obywatele krajów, potrzebujących surowców, mogli uzyskać w drodze koncesji dostęp bezpośredni do źródeł naturalnych. To pozwoliłoby na eksploatację surowców kolonialnych przy pomocy własnych kapitałów i własnej siły roboczej, a jednocześnie nie sprowadzałoby żadnej dyskryminacji wobec obywateli innych krajów. Należało by również zasugerować rozszerzenie na inne terytoria, o słabym zaludnieniu i o niewyzyskanych źródłach surowcowych, zasady drzwi otwartych, obowiązującej obecnie w basenie Konga i terytoriach mandatowych kategorii A i B.

Aby uniknąć nieporozumienia, Komisja uważała za konieczne podkreślić, że jej propozycje nie mają na celu zmiany politycznego statutu terytoriów kolonialnych, jak np. przekształcenie ich w terytoria mandatowe, lecz tylko stwierdzenie, że istnieją poglądy co do możliwości wykorzystania niektórych terytoriów kolonialnych, bez potrzeby zmiany ich statutu, w zakresie omawianym w poprzednim ustępie. Dokonać by można było tego w drodze zawarcia odpowiedniej umowy międzynarodowej.

W zakończeniu stwierdzeń z tego działu Komisja wysunęła sugestię, by rządy, sprawujące władzę na terytoriach kolonialnych, zostały zaproszone do poczynienia indywidualnych oświadczeń, wskazujących, że są one gotowe udostępnić innym krajom eksploatację źródeł surowcowych na swych terytoriach kolonialnych i to w granicach z góry uzgodnionych z zastrzeżeniem wzięcia pod uwagę zobowiązań wobec ludności tubylczej.

d. Międzynarodowe układy co do reglamentacji produkcji i zbytu surowców

1. Komisja zbadała szereg międzynarodowych układów co do reglamentacji produkcji i zbytu surowców (nie wyłączając niektórych artykułów żywnościowych), czyniąc zasadniczą różnicę między układami, zawartymi przez zainteresowane rządy a układami o charakterze prywatnym.

2. Układy te w na ogół przyjętej terminologii zwane są układami kartelowymi; mają one za zadanie gromadzenie nadmiaru zapasów oraz obronę ceny opłacalnej produktów, poddanych reglamentacji.

3. Pierwotnie, układy te miały za cel ustalenie ceny; w tych granicach jednak interwencja karteli okazała się niekorzystna i niedostateczna. Rozszerzono więc zakres układów na kwestię regulowania kwoty zapasów produktów reglamentowanych.

4. Obecnie istniejące układy, zawarte między rządami lub przez nie kontrolowane, dotyczą reglamentacji produkcji i zbytu następujących

produktów: cyny, kauczuku i herbaty. Do tej kategorii układów należy również zaliczyć międzynarodowy układ co do reglamentacji cukru. Wszystkie te układy mają za zadanie doprowadzenie i utrzymywanie normalnej kwoty zapasów danego produktu oraz zapewnienie pracującym w normalnych warunkach producentom ceny sprawiedliwej i słusznej.

5. Należy zaznaczyć, że artykuły poddane reglamentacji w wymienionych układach produkowane są wyłącznie lub w znacznej mierze przez społeczeństwo dysponujące słabymi kapitałami i których możliwości kupna były podważone przez niski poziom cen, istniejący w momencie ustalania układów. Doświadczenie wykazało, że z chwilą podwyższenia ceny tych artykułów wzrosły natychmiast zakupy w szczególności towarów przemysłowych. Układy międzynarodowe są więc pożytecznym środkiem zwłaszcza dla wzmożenia stosunków handlowych.

6. Komisja uznała, że dzięki interwencji rządów w funkcjonowanie omawianych karteli, a więc dzięki interwencji władzy najbardziej odpowiedzialnej i właściwej, bronione są interesy nie tylko producentów, lecz i spożywców oraz w ogóle interesy całokształtu stosunków handlowych. Dlatego też należało by pobudzać zaufanie ogółu spożywców do tej formy interwencjonizmu państwowego, jako korzystniejszej od formy karteli prywatnych, wytworzonej wyłącznie przez zainteresowanych producentów. Komisja stwierdziła z zadowoleniem, że we wszystkich międzypaństwowych układach reglamentacyjnych przy okazji podejmowania decyzji przedstawiciel spożywców jest dopuszczany w charakterze opiniodawczym. (Zachodzi to w przypadku układu co do kauczuku, cyny i cukru).

7. Z drugiej strony, co się tyczy układów reglamentacyjnych o charakterze czysto prywatnym, jak np. kartelu miedzi i innych metali, Komisja stwierdziła, że na podstawie posiadanych przez nią materiałów nie może się na ten temat ściśle wypowiedzieć. Mimo to zalecałaby udział w obradach członków karteli przedstawiciela spożywców oraz ogłaszanie dokładnych danych z działalności tych karteli. W układach prywatnych winny być uwzględnione przede wszystkim zasady niedyskryminacji i złagodzenia obciążeń, które to zasady są podstawą ustawodawstwa Anglii i Stanów Zjednoczonych.

8. Komisji sugerowano, by właściwe rządy aktywnie wkroczyły w działalność karteli prywatnych. Komisja jednak wyraziła wątpliwość, by rządy zechciały w każdym przypadku wziąć na siebie tak odpowiedzialny ciężar; zaleciła jednak, by sugestie te wzięte zostały pod uwagę.

9. Komisja otrzymała wiele skarg, dotyczących skutków działania układów reglamentacyjnych. Zwracano uwagę, że wszelkie ograniczenie produkcji jest niewątpliwym złem; podkreślano również fakt stałego podwyższania ceny produktów zreglamentowanych.

10. Komisja jednak nie stwierdziła, by na skutek działania układów reglamentacyjnych ujawnił się na rynku światowym niedostatek surowców.

11. Zwyżka cen surowców nie jest wyłącznym wynikiem układów reglamentacyjnych. Zwyżka cen obejmuje również produkty niereglamentowane lub nieskartelizowane.

12. W warunkach obecnych nie może być mowy o stabilizacji cen surowców. Należy nawet przypuszczać, że jeśli chodzi o produkty reglamentowane, jak kauczuk, cyna itp., bez układów reglamentacyjnych ceny ich podlegałyby jeszcze większej zmienności.

13. Jest rzeczą niewątpliwą, że reglamentacja produkcji nie jest dostatecznym środkiem dla stabilizacji ceny, zresztą Komisja nie mogła się wypowiedzieć definitywnie na temat ulepszenia funkcjonowania układów reglamentacyjnych, podkreślając jedynie tę kwestię, jako godną uwagi przy dalszych badaniach.

14. W zakończeniu tego działu Komisja stwierdziła, że nie przesądza faktu, by działanie układów reglamentacyjnych w przeszłości było uznane za korzystne; tym niemniej, jeśli chodzi o aktualne układy międzynarodowe, wpłynęły one korzystnie na całokształt stosunków gospodarczych. Należało by jednak dać krajom konsumującym pełną gwarancję, że układy te są wykonywane zgodnie ze słusznymi interesami ogólnymi. Z tych względów w układach tych powinny być uwzględnione następujące momenty: udział przedstawicieli krajów konsumujących, konieczność ogłaszania dokładnych statystyk, kontrola zainteresowanego rządu oraz określony organ, który by natychmiast wkraczał z egzekutywą w chwili stwierdzenia nieuzasadnionej zwyżki ceny danego produktu.

15. Zdaniem Komisji, obawy państw, znajdujących się w mniej korzystnej sytuacji, zostałyby w dużej mierze rozproszone, gdyby zasady, wyszczególnione w p. 14, zostały uznane przez rządy i stosowane, zwłaszcza, jeśli chodzi o surowce podstawowe i to w drodze akcji indywidualnej każdego z państw zainteresowanych lub też na podstawie międzynarodowego porozumienia.

e. Monopole

Komisja, stwierdzając różne kategorie monopoli, wzięła pod uwagę w swych badaniach państwowe monopole produkcji niektórych surowców. St. Zjedn. Am. Półn. wprowadziły monopol produkcji gazu, zwanego

helem (gaz d'helium); Indie Brytyjskie monopol produkcji juty; Indie Holenderskie monopol produkcji kory chininy; Japonia — kamfory itp. monopole o mniejszym znaczeniu.

Co do wpływu monopoli na produkcję surowców Komisja stwierdziła, że nie są one powodem jakichkolwiek większych trudności w nabywaniu surowców, objętych produkcją monopolistyczną. Żadnych skarg w tej materii Komisja nie otrzymała.

C. Zbadanie skarg i trudności co do kupna i zapłaty za surowce

W okresie normalnym, kraje produkujące artykuły przemysłowe i jednocześnie o rozwiniętej wszechstronnie gospodarce narodowej, a korzystające z bogactw naturalnych, uzyskiwały bez trudu zagraniczne dewizy, czego nie można powiedzieć o krajach, produkujących wyłącznie surowce lub artykuły żywnościowe. Trudności w uzyskiwaniu dewiz, jakie się nasunęły wyłącznie krajom, produkującym surowce, były jedną z głównych przyczyn światowego kryzysu.

Różnica między popytem i podażą surowców a popytem i podażą artykułów przemysłowych jest charakterystyczna. W okresie kryzysu, jeśli chodzi o wymianę, kraje uprzemysłowione znalazły się w sytuacji dogodniejszej. Traciły co prawda na zwyżce cen surowców, lecz tylko podczas dobrej koniunktury gospodarczej. W czasie kryzysu natomiast cena surowców wybitnie spadła i to znacznie poniżej procentowego spadku cen artykułów przemysłowych lub żywnościowych.

Poddając dość szczegółowej analizie sytuację wielu krajów, wywołaną szeregiem zjawisk finansowo-gospodarczych, Komisja Surowcowa w zakończeniu swych stwierdzeń sprecyzowała pogląd na te środki zaradcze, które należało by zastosować, by można było liczyć na przywrócenie możliwie normalnych stosunków w międzynarodowej wymianie handlowej.

Za jeden z tych środków, pozwalających na umożliwienie zakupu surowców przez kraje potrzebujące tych surowców należy uznać ustalenie swobodnej wymiany kapitałów, towarów i ludności. Należało by podjąć wysiłki, aby stosunki handlowe uwolnić od wszelkiego rodzaju systemów clearingowych, uznanych powszechnie za szkodliwe, względnie systemy te ulepszyć. Należało by rozważyć możliwości kredytowe, w obecnych stosunkach handlowych niemal nieuwzględnione. W tym przypadku trzeba dążyć do usunięcia tych wszystkich momentów, które podważają zaufanie strony kredytującej. Sytuacja zapasów surowcowych jest obecnie tego rodzaju, że jest w zupełności możliwe podjęcie transakcji kredytowych, musiałaby być jednak ustalona odpowiednia forma tych kredytów.

Winna być również zalecona bardziej bezpośrednia współpraca między bankami centralnymi; wynikiem jej może być zwalczenie wielu przeszkód, którym trudniej jest przeciwdziałać, jeśli się walczy indywidualnie.

Pozostawałoby do zbadania kapitalne zagadnienie, czy nie należało by udzielić poparcia finansowego tym krajom, które dla ratowania równowagi swego bilansu płatniczego i handlowego zmuszone zostały do wprowadzenia u siebie kontroli dewiz.

Sprawa ułatwienia wymiany surowców wiąże się z ogólnym zagadnieniem zwalczania wszelkich barier, utrudniających normalne stosunki handlowe. W tym względzie należało by wznowić kroki w kierunku zwołania Konferencji Międzynarodowej, której zadania byłyby podobne do tych, jakie miała Konferencja z 1927 r., a której wyniki niestety były nieudane.

Ogólnie biorąc, jeśli chodzi o trudności finansowe w wymianie surowców, stwierdzenia Komisji zmierzają do przesunięcia tego zagadnienia na odpowiednie organy, powoływane pod egidą Ligi Narodów, gdzie mogą znaleźć szczęśliwe rozwiązanie. W tej materii Komisja wyraziła wiele optymizmu, dając pewne wytyczne i precyzując swoje stanowisko, chociaż dziedzina ta wykraczała poza ramy problemu surowcowego. W zakończeniu Komisja stwierdziła, że poddała badaniom również zagadnienie komunikacji i tranzytu. Konwencje na ten temat z 1921 i 1923 r. nie zostały dotychczas ratyfikowane przez niektóre kraje, prawdopodobnie ze względów szczególnych. Komisja przypomniała, że zasada swobodnego korzystania ze środków komunikacyjnych i tranzytowych jest podstawą swobodnej wymiany gospodarczej, a więc tym samym winna mieć zastosowanie w zagadnieniu dostępu handlowego do surowców.

D. Wnioski Komisji Surowcowej

Raport Komisji zakończony został krótkimi i zwięzłymi konkluzjami. Stwierdzone w nich zostało, że szczegółowo omówione trudności obu rodzajów cechuje duża różnorodność i amplituda. Jeżeli chodzi o surowce, to trudności w momencie podaży są do usunięcia. Trudności te powinny być rozwiązane bezpośrednio między stronami zainteresowanymi. Co do kwestii płatności za surowce to trudności są znacznie większe, lecz można mieć nadzieję na ich rozwiązanie.

Nie ma wątpliwości co do tego, że istnieje nierówność w rozdziale surowców i że niektóre kraje znajdują się z tego powodu w wyjątkowo trudnej sytuacji. Raport Komisji zawiera sugestie, tyczące uregulowania w formie ogólnej i stałej problemu dostępu handlowego

do surowców oraz ustalenie w formie jak najszerszej normalnych stosunków w wymianie międzynarodowej.

Oświadczenie Komisji co do możliwości rozwiązania problemu surowcowego, z uwagi na polityczny, finansowy i gospodarczy jego charakter, przekroczyło znacznie kompetencje Komisji. By jednak można było osiągnąć z tego oświadczenia korzyści praktyczne, raport Komisji należało by skierować do Komitetów Finansowego i Ekonomicznego Ligi Narodów, w celu zbadania sugestyj Komisji i znalezienia praktycznego ich zastosowania.

Niektórzy członkowie Komisji uważali, że powinna być w tym celu zwołana specjalna Konferencja międzynarodowa z udziałem państw zainteresowanych, a więc państw, produkujących surowce, państw kolonialnych oraz państw konsumujących surowce.

Charakterystyka raportu Komisji

Bilans prac Komisji Surowcowej należy uznać za pozytywny. Problem surowcowy dla każdego niemal kraju przedstawia się różnorodnie. Stwierdzenia i wnioski Komisji mogły być zatem tylko ogólne. Jeżeli więc będziemy analizować wyniki prac Komisji z punktu widzenia potrzeb surowcowych tego, czy innego kraju, to nie jedno ze stwierdzeń Komisji może wywołać poważne zastrzeżenie. Będzie to jednak ocena subiektywna.

Jako całość, wywody Komisji zostały oparte na ankiecie i obserwacjach, dostarczonych przez nienormalne stosunki gospodarcze. Komisja w swych wywodach nie mogła się oprzeć ani na klasycznych zasadach liberalizmu gospodarczego, ani oczywiście na zasadach gospodarki kolektywistycznej. Uznać musiała w wielu przypadkach potrzebę interwencjonizmu państwowego, nie określając jednak ściśle jego granic.

Oświetlenie politycznej strony problemu surowcowego nie leżało w kompetencji Komisji; i w tej jednak materii Komisja, wypowiadając nawet twierdzenie negatywne, dała niejednokrotnie do zrozumienia, że polityczna strona zagadnienia surowcowego dla sprawy jego rozwiązania nie jest obojętna.

Ta polityczna strona zagadnienia mieści się prawdopodobnie w całokształcie problemu kolonialnego. Wyniki prac Komisji Surowcowej i jej stwierdzenia są dostatecznym materiałem, dowodzącym, że dzisiejszy stan posiadania kolonialnego został poważnie zakwestionowany.

Przyszłość tylko pokaże, czy rewizja tego stanu posiadania nastąpi w drodze układów pokojowych, czy też problem surowcowy znajdzie swoje rozwiązanie w wyniku konfliktu zbrojnego.

MJR MIECZYSŁAW B. LEPECKI
Szef Polskiej Komisji Studiów na Madagaskarze.

LUDNOŚĆ MADAGASKARU [1)]

Zupełny brak na wyspie narzędzi kamiennych, nigdy dotychczas nie znajdowanych, świadczy, według Reclus, że noga człowieka stanęła na niej dopiero wtedy, gdy ludzkość już z okresu kamiennego wyszła, inaczej — człowiek jest na Madagaskarze prawdopodobnie przybyszem.

W roku bieżącym wyspa liczy 3 796 tysięcy mieszkańców, co daje 6 głów na kilometr kwadratowy. Z tej liczby ponad $2\frac{1}{2}$ miliona mieszka na Płaskowyżu i Pomorzu Wschodnim, a niecałe $1\frac{1}{2}$ miliona na wielkich obszarach Zachodu, Południa i Północy. Nierównomierne rozłożenie zaludnienia przyczynia wiele trudności gospodarczemu rozwojowi znacznej części wyspy. Perrier de la Bathie określa, jako największe nieszczęście Madagaskaru fakt, że strony najbogatsze w minerały i najurodzajniejsze posiadają znikomą liczebnie ludność, a więc odczuwają brak rąk roboczych. Słabe zaludnienie Pomorza Zachodniego tłumaczy się między innymi wojowniczością zaludniającego go plemienia Sakalawów. Strach przed nimi wyludniał kraje sąsiednie i uniemożliwiał naturalne parcie od ludnego płaskowyża do wolnych terenów na zachodzie. Za czasów francuskich, gdy wojny plemienne ustały, proces migracyjny rozpoczęli szczęśliwie Tsimihetowie, którzy obecnie osiedlają się coraz gęściej na Zachodzie, docierając w okolicach Analalava już do samych wybrzeży Kanału Mozambickiego. Również obecność w rejonie Majungi 56 tysięcy Howasów i 38 tysięcy Betsileów świadczy o pewnych przegrupowaniach narodowych w kierunku ze wschodu na zachód.

Dużą troską władz francuskich jest znikomy przyrost naturalny, który w ostatnich dziewięciu latach wyraził się skromną liczbą 53 tysięcy głów [2]), podczas gdy cyfrę tę powinien osiągać w jednym roku, gdyby na przykład posiadał natężenie notowane w Polsce. Źródła tego zła, nie istniejącego w czasach niepodległości, trzeba szukać w ujemnym

---

[1]) Rozdział z książki pt. „Madagaskar" (Kraj, Ludzie, Kolonizacja), która ukaże się wkrótce nakładem Twa Wydawniczego „Rój" w Warszawie.

[2]) W r. 1921 ludność Madagaskaru liczyła 3 354 tysiące, w 1928 — 3 743 tysiące, w 1931 — 3 756 tys., w 1937 — 3 796 tysięcy.

wpływie, jaki wywiera silna rasa biała na stan zdrowotny ludów mało-cywilizowanych. Malaria, grypa i syfilis są największymi wrogami Malgaszów i ich przyrostu naturalnego.

Ludność w dn. 1. I. 1937.

Tubylcy	3.761.164
w tym 2 801 malgaskich obywateli francuskich	
Francuzi i Metysi uznani . . .	20.802
Hindusi	8.224
Chińczycy	2.785
Polacy	6[1]
Inni cudzoziemcy	3.127
Razem	3.796.108

Ludność biała wyspy jest dotychczas tak nieliczna, że wpływ jej na stosunki etnograficzne właściwie nie zaznaczył się wcale. Francja nie poczyniła dotychczas żadnych kroków, zmierzających do zapewnienia rasie białej chociażby części wyspy na stałe władanie. Oczywiście, jestem najdalszy od krytykowania rządu francuskiego, nie do mnie to należy, niemniej jednak fakt ten rzuca się w oczy i mimo woli przywodzi na myśl świetne wyniki, osiągnięte na tym polu przez Anglię w Afryce Południowej, Nowej Zelandii, Australii etc. Przy gospodarce wyłącznie eksploatacyjnej wyspa ta musi wcześniej czy później odpaść od metropolii, ale nie tak jak Stany Zjednoczone od Anglii, lecz jako dziedzictwo innej rasy.

Malgasze

Ludność wyspy jest produktem wzajemnego oddziaływania na siebie pratubylczych szczepów miejscowych murzyńskich, pochodzących z Afryki, oraz imigrantów indonezyjskich i arabskich. Imigracja z Indonezji ciągnęła się prawdopodobnie od bardzo dawna. Niektórzy autorzy twierdzą, że jednym z ostatnich najść z Dalekiego Wschodu było najście grupy mieszkańców Sumatry w końcu XIV wieku. Ci to ostatni zdobywcy, zmieszani z córkami wodzów Wazimbo, zamieszkujących, jak ongiś całą wyspę, dzisiejszą Imerinę, utworzyli kastę andrianów czyli szlachty, rządzącej krajem aż do podboju jego przez Francuzów. Potomkowie zaś wodzów wazimbskich oraz zwykłych imigrantów sumatrzań-

[1]) W lecie 1937 roku liczba Polaków wzrosła do 9 osób.

skich stworzyli drugą kastę — h o v a — ludzi wolnych, zajmujących się głównie handlem i rzemiosłami. Obecnie termin h o v a coraz ściślej łączy się z pojęciem narodu, zamieszkującego Imerinę. Pod słowem H o w a s i rozumie się wszystkich Merina'ów czyli mieszkańców Imeriny.

Znacznie mniejsze znaczenie dla wyspy miała mniej liczna imigracja arabska. Największe ślady pozostawiła na Pomorzu Wschodnim, gdzie szereg szczepów tubylczych przyjął prymitywny islamizm. Liczne szczepy plemienia Antaimoro posiadają świadomość arabskiego pochodzenia dotychczas i szczycą się tym, że są potomkami wychodźców z Mekki. W języku wyspiarzy zachował się szereg wyrazów pochodzenia arabskiego, jak np. nazwy dni i miesięcy; również w zwyczajach (sikidy) i przesądach (astrologia) widać wyraźne wpływy, idące z Półwyspu Arabskiego.

Na pewną uwagę zasługuje fakt inwazji żydowskiej. Historia jej nie jest dotychczas wyświetlona należycie, jako fakt jednak podaje o niej informacje uczony tej miary, jak Grandidier, twórca osiemnastotomowej monografii wyspy. Miała ona być fragmentem licznych inwazyj arabskich. Otóż pewien szczep żydowski z Jemenu wyruszył na okrętach żaglowych i przy pomocy mussonu dotarł do wschodnich wybrzeży Madagaskaru. Tam podbił przybrzeżną wyspę Sainte-Marie, oraz spory szmat lądu w okolicach Foulpointe'u, który półtora wieku temu był jedną z fortec Maurycego Beniowskiego. Szczep ten, podobnie jak Malajowie w Imerinie, wytworzył kastę szlachty i książąt. Niektóre obyczaje, jak np. święcenie soboty, obrzezanie etc. wprowadzone przez tych zdobywców, przetrwały do dnia dzisiejszego. Żydzi rozpływali się coraz bardziej w krwi miejscowej, nie na tyle jednak, aby w chwili pobicia ich przez pewnego korsarza angielskiego w XVIII wieku, nie zachowali jeszcze wybitnych oznak, wskazujących na ich pochodzenie.

Stał się więc Madagaskar na przestrzeni wieków tyglem, w którym z różnorakich elementów etnicznych miał powstać współczesny Malgasz. Najwidoczniej jednak proces zmieszania nie został ukończony, gdyż typ rasowo jednolity na wyspie nie istnieje. W Imerinie dotychczas przeważa, szczególnie pośród sfer kulturalniejszych, typ zbliżony do rasy malajskiej, na południowym-wschodzie łatwo znaleźć rysy arabsko-semickie, w centrum wybrzeża wschodniego — semicko-żydowskie, na północy — polinezyjskie. Wszędzie jednak przeważa cera i rysy charakterystyczne dla Murzynów.

Tak więc mieszkańcy Madagaskaru nie przedstawiają sobą jednolitego typu fizycznego, różniąc się między sobą kolorem skóry, rysami, budową, oraz włosami. Jedyną wspólną ich cechą jest język. Cała lud-

ność Madagaskaru, bez względu na narodowość i rasę używa jednego języka, różniącego się jedynie nieznacznie w poszczególnych częściach wyspy. Nazywa się ten język malgache. Porównania dokonane przez uczonych między słownikami tubylców Cieśniny Sundajskiej i wysp Oceanu Spokojnego z jednej strony i słownikiem malgaskim z drugiej wykazały w dostateczny sposób, że język malgache można zaliczyć do grupy języków malajsko-polinezyjskich. W brzmieniu jest on dla ucha europejskiego przyjemny; jest pozbawiony niemiłych dźwięków gardłowych, charakterystycznych dla języka arabskiego. Dzięki reformie, przeprowadzonej w pierwszej ćwierci wieku XIX przez króla Radamę I, polegającej na zamienieniu w piśmie charakterów arabskich na alfabet łaciński, jest język malgaski znacznie łatwiej dostępny, aniżeli wiele innych, które dotychczas zachowały arabską, czy też swoją własną, zwykle nadzwyczaj skomplikowaną, pisownię.

Język francuski jest dotychczas bardzo mało rozpowszechniony. Nawet w Tananarywie trudno się nim porozumieć. Znaczna część białych, zmuszona do kontaktu z Malgaszami zna nieco ich mowę, co świadczy o tym, jak mało jeszcze francuszczyzna na wyspie się przyjęła. Niemniej jednak ludzie, znający Madagaskar od dawna, twierdzą, że pod tym względem postąpiono znacznie naprzód. Największa trudność leży w tym, że liczba Francuzów na wyspie jest bardzo nikła i kontakt krajowców z nimi jest znikomy. Rozpowszechnienie jego idzie głównie przez szkoły, które jednak w większości posiadają język wykładowy malgaski, a więc też nie są dostatecznym źródłem jego poznania.

Pewną dywersją w tym kierunku jest prawdopodobnie działalność kościoła anglikańskiego, który tutaj jest rozpowszechniony znacznie więcej od katolicyzmu, a który nie ma żadnej racji faworyzowania francuszczyzny kosztem języka malgaskiego. Ponadto, dość znaczna literatura i periodyczna prasa malgaska dostatecznie zaspakaja małe stosunkowo zapotrzebowanie czytelnictwa, a rozbudzając uczucia narodowe, nie stanowi czynnika zachęcającego do uczenia się języka zaborcy.

Mówiąc o większości obyczajów malgaskich można przyjąć, że z małymi zmianami są one podobne na całej wyspie. A więc przede wszystkim dziedzina życia płciowego jest w ogólnych zarysach jednakowa. W szczególności dotyczy to uczucia zazdrości, które jest wśród Malgaszów prawie nieznane. Tak zwana „zdrada“ małżeńska nie przysparza im wiele zmartwień. Dawniej obserwowano u Howasów zwyczaj, nieznany wśród innych szczepów, że kobieta z wyższej kasty nie mogła mieć stosunku ani też wyjść za mąż za mężczyznę z niższej kasty. Przestępczyni groziły oprócz kar pozagrobowych również i dotkliwe kary doczesne. Na tym tle zdarzały się dramaty miłosne, które dzisiaj, gdy kasty prze-

stały prawie istnieć, należą już do przeszłości. Obecnie wolność płciowa zarówno mężczyzn jak i kobiet jest bardzo wielka. Niezbyt surowe obyczaje francuskich zdobywców nie przyczyniają się do położenia temu tamy. Szczególnie kobiety lekko traktują stosunki miłosne i korzystają bardzo ochotnie z wolności nieznanej w wielu innych krajach. W odniesieniu do białych, Malgaszki są im bardzo powolne. Stosunek z waz a h a [1]) uważają za zaszczyt, który refleksem spada nawet na jej rodzinę. Na skutek tych obyczajów prostytucja w szerszym tego słowa znaczeniu nie istnieje. Oczywiście, byłoby przesadą pisać, że stronom małżeńskim jest zupełnie obojętne wzajemne postępowanie, niemniej jednak małe zarysowanie się uczucia zazdrości jest bardzo charakterystyczne.

Lekkie traktowanie spraw płciowych obserwuje się u wszystkich plemion Madagaskaru, z wyjątkiem kilku, będących pod wpływem islamu. Niektóre z nich obserwują starożytny zwyczaj, znany zresztą również u pewnych plemion indyjskich Ameryki Południowej, ofiarowywania gościom kobiet bądź dziewcząt. U Sihanaków, w stronach oddalonych, istnieje dotychczas zwyczaj ofiarowywania białym dziewic.

Również poczucie gościnności jest wspólne wszystkim Malgaszom. Nie ma szczepu na wyspie, który by gościnności nie traktował po prostu obrzędowo. Przestępstwo przeciw prawu gościnności należy do najpoważniejszych. Dawny obyczaj nakazywał karmić wędrowców, a urzędników królewskich obdarzać podarunkami w postaci produktów żywnościowych. Ten ostatni obyczaj przelano obecnie na wszystkich białych. Europejczyk, przybywający do wsi malgaskiej, może z pewnością liczyć na to, że c h e f d e v i l l a g e przyniesie mu parę kurczaków, jaj i miskę ryżu. Dobry obyczaj białych nakazuje te podarunki wynagrodzić.

Nierówno rozprzestrzenione jest na wyspie usposobienie wojownicze szczepów. Najbardziej wojowniczymi są mieszkańcy Pomorza Zachodniego — Sakalawowie, oraz południowi sąsiedzi Betsileów — Barowie. Wprawdzie Howasi pokonali w XIX wieku i jednych i drugich, lecz dokonali tego nie tyle męstwem osobistym swych wojsk, ile raczej wyższością organizacji i uzbrojenia. Dzisiaj Malgasze nie mają możności wykazywania tej cechy swego charakteru. Od roku 1917, to znaczy od ostatniego powstania Antandroyów i Barów, na wyspie panuje zupełny spokój. Jedynie na Dalekim Południu zdarzają się jeszcze zbrojne uprowadzania stad wołów, coraz jednak rzadsze. Należy przyznać, że Francuzi dokonali w dziedzinie pacyfikacji stosunków rzeczy bardzo wielkiej. Nie trzeba bowiem zapominać, że w czasie panowania Howasów wojny pomiędzy poszczególnymi plemionami były objawem stałym. Dzisiaj stosunki zmieniły się do gruntu.

---

[1]) Miano, którym Malgasze ochrzcili wszystkich Europejczyków.

Pracowitość, charakterystyczna dla Antaimorów, Betsileów i częściowo Betsimizaraków, maleje znacznie u Howasów, aby zniknąć prawie zupełnie u Barów, Tsimihetów, Sakalawów i szeregu pomniejszych, mniej cywilizowanych narodów. Pracowitość z musu okazują od kilkunastu lat Antandroyowie, mieszkańcy Dalekiego Południa. Oni to zamieszkują tereny, pokryte dawniej nieprzejrzanymi zaroślami kaktusów, które im i ich wołom dostarczały pożywienia. Ale gdy wskutek diabelskiego podszeptu Francuzi sprowadzili koszenillę, która zjadła w przeciągu niewielu lat wszystkie co do jednego, kaktusy, znikło źródło ich dobrobytu i zawitał do nich głód. Obecnie, od wielu lat, u Antandroyów głód jest zjawiskiem powszednim. Gdy byłem w ich kraju, usłyszałem od pewnego Greka takie słowa: „o dziesięć mil stąd zdycha z głodu dziesięć tysięcy Antandroyów". Otóż szczep ten, liczący jeszcze obecnie 165 tysięcy głów, posiada stałą emigrację zarobkową. Corocznie tysiące Antandroyów wędruje po całej wyspie w poszukiwaniu pracy na roli. Spotyka się ich aż w Diego Suarez, miejscowości odległej od ich kraju o półtora tysiąca kilometrów. Wędrują zawsze grupami po kilkadziesiąt głów z żonami i dziećmi, oczywiście piechotą. Po pewnym czasie, wracają zwykle do swoich wiosek.

Do niektórych charakterystycznych zwyczajów malgaskich należą: zanikające już obwąchiwanie się przy powitaniu, na sposób przyjęty również w Indonezji; stosowanie obrzezania, przy czym u Sakalawów dokonywują tego obrządku wówczas, gdy chłopiec osiągnie szósty rok życia. Po dokonaniu obrzezania dziecko zaczyna być traktowane jako dorosły mężczyzna. Trzecim charakterystycznym obyczajem, zanikającym już zresztą, jest małżeństwo przez porwanie dziewczyny. Oczywiście, porwanie stało się już tylko formalnością, gdyż przed nim wszystkie warunki małżeństwa zostają omówione.

Zawieranie braterstwa krwi było dawniej bardzo pospolite. Dzisiaj zdarza się rzadziej, ale jeszcze o nim nie zapomniano. Chcący je zawrzeć robią sobie na rękach rany nożem i pozwalają ściekać krwi w ten sposób, aby pomieszała się. Potem wypowiada się przysięgi i ceremoniał się kończy.

Okrutny zwyczaj urządzania znanych kiedyś i u nas Sądów Bożych został już prawie zupełnie wytępiony. Zdarzają się one coraz rzadziej i tylko w najdzikszych stronach wyspy. Za czasów niepodległości najpospolitszym sposobem stwierdzenia, czy dany człowiek jest winien jakiegoś posądzenia, było poddawanie go próbie gorącej wody. Oskarżonego zmuszano do włożenia ręki w garnek z kipiącą wodą i gdy ręka wychodziła z tej tortury po prostu ugotowana — było to dowodem winy. Z innych licznych sposobów wyliczę tylko kilka. A więc: kła-

dziono na język kawałek rozżarzonego do czerwoności żelaza i o ile językowi nic się nie stało — człowiek był niewinny... Stosowano też jako próbę wypijanie trucizny, przygotowanej z owoców Tanghina venenifera. Do stosunkowo łagodnych środków przy Sądzie Bożym należało przepływanie rzeki, rojącej się od krokodylów. Wówczas czarodziej uderzał trzykrotnie w wodę i mówił: ,,Wam, krokodyle, należy rozsądzić — niewinny to człowiek, czy też, przeciwnie, winny!“

Ludy madagaskarskie są bardzo przesądne. Dość będzie wymienić, że na przykład Sakalawowie nie mogą: spać z głową zwróconą na południe, obmiatać domu poczynając od strony północnej, obłupywać banana ze skóry zębami, jeść kogutów, dawać dzieciom do ręki lustra, pluć na ogień itd. Sprawy zakazane nazywają się fadi i są niezliczone. Przed podbojem istniały dni fadi, w które gdy rodziło się dziecko, to zabijano je [1]). Niczego nie rozpoczynają, aby nie poradzić się czarodzieja. Zaznaczyć przy tym trzeba, że te wszystkie zwyczaje były dawniej raczej prawami, których przestrzegania surowo pilnowała starszyzna plemienna. Na sceptyków i niedbalców czekały jak najsurowsze kary, poprzedzane często gorszymi od śmierci Sądami Bożymi.

Główna masa ludności tubylczej trudni się rolnictwem. Na 2021 tysięcy ludzi pracujących, objętych statystyką z roku 1935, na pracujących na roli przypadało 1 259 tysięcy, czyli 62,2%. Nie są to liczby kompletne, gdyż należałoby do nich dodać jeszcze znaczną część tych, którzy w statystyce są wykazani, jako robotnicy, ponieważ są to przeważnie robotnicy rolni na plantacjach.

Poza rolnictwem, Malgasze oddają się szeregowi innych zawodów, poniższa tabela przedstawia ich całokształt.

Malgasze niechętnie mieszkają w miastach, ich najbardziej ulubionym środowiskiem jest wieś. 91,5% spośród nich mieszka poza obrębem gmin miejskich.

Przechodząc do wyliczenia poszczególnych narodów wyspy, na pierwszym miejscu trzeba postawić Howasów czyli Merina'ów czyli Ambaniandro. Zamieszkują oni średnią część wysokiego Płaskowyża Centralnego, a wraz z nim Tananarywę. Najbardziej zbliżeni do swych azjatyckich przodków, wyróżniają się spośród innych narodów wyspy cerą oliwkową, czarnymi długimi włosami (nie wełnistymi, jak u innych), a przede wszystkim inteligencją i dużą zdolnością adopto-

---

[1]) Zwyczaj ten obserwowali Antanosi i Antanalowie (Bartet-Bulletin de la Société de Géographie de Rodrefort 19. XII. 1885). Wspomina o nim w swym pamiętniku Maurycy Beniowski.

wania kultury europejskiej. Te cechy spowodowały, że nieomal wyłącznie spośród nich rekrutują się drobni urzędnicy francuscy i drobni kupcy. Są oni dla administracji francuskiej wprost nieocenieni. Każdy starosta ma do pomocy „gubernatora" howaskiego, na czele każdego kantonu (gminy) stoi Howas, jak również Howasi stanowią większość urzędników manipulacyjnych w urzędach, bankach i przedsiębiorstwach.

Zatrudnienia ludności tubylczej

Kategoria pracy	Ilość zatrudnionych	Uwagi
Rolnictwo	1.259.960	62,2% ogółu zaludnienia
Rybołówstwo	18.556	
Polowanie	571	
Górnictwo	21.155	
Przemysł	28.342	
Transport	17.144	
Handel		
Banki	272	
Hotele, rest. kaw.	3.766	
Inne	16.059	
Administracja publ.	8.151	
Duchowni i służba kościelna . . .	5.026	
Zawody wolne	98	
Nauczyciele	1.739	
Służba	31.714	
Inne zawody	146.117	
Robotnicy i bezrob.	130.128	
Z wł. funduszów	323.697	
Wojsko	5.595	W tym 3.845 Malgaszów
Policja	3.041	W tym 2.713 Malgaszów

Howasi są na ogół słabej budowy fizycznej i małej wytrzymałości. To, być może, popycha ich wszędzie, gdzie można pracować w sposób inny, aniżeli przy pomocy mięśni. Niewątpliwie przyczynia się to również do dużego rozpowszechnienia wśród nich sztuk pięknych. W Tananarywie i innych miejscowościach można naliczyć dziesiątki i setki malarzy, rzeźbiarzy, muzyków, pisarzy etc. Nie są to na ogół talenty

wybitne, ani nazbyt oryginalne, niemniej jednak jest zastanawiający ten pęd ku sztuce, tak mocno zaznaczający się u nich.

Głównym zajęciem Howasów jest rolnictwo i hodowla. Uprawiają oni znaczne przestrzenie ryżem błotnym i maniokiem. Ostatnio poczęli zakładać również plantacje kawy.

Ten przodujący całej wyspie naród objął nad nią przewodnictwo pod koniec XVIII wieku, za panowania Andrianampoimerina'y. Przedtem ustępował on w sile i znaczeniu Sakalawom i Betsileom, których później pokonał. Jedynie Howasi okazali się zdolni do stworzenia państwa w naszym tego słowa pojęciu i o ile kiedykolwiek ludność wyspy otrzyma pewne swobody polityczne, to rolę przodującą obejmą niewątpliwie znowu oni.

Drugim narodom po Howasach pod względem stopnia kultury i liczebności są Betsileowie. Typ murzyński zwycięża w nich typ malajski. Są to najroślejsi ludzie na wyspie; ich wzrost przeciętny to 1 metr 80 centymetrów. Chociaż betsileo po malgasku znaczy niezwyciężony, to jednak naród ten już dawno stracił swą bitność i dzisiaj zajmuje się pokojowym rolnictwem. Zamieszkuje kraj górzysty, graniczący na północy z Imeriną.

Sakalawowie, ludzie o cerze ciemnej, włosach kręconych, nosach szerokich i płaskich, wargach grubych, są rośli i silni. Mężczyźni i kobiety są znani na całej wyspie z pięknej budowy ciała i urody. Ich nazwa oznacza w tłumaczeniu ludzie długich równin. W XVIII w. byli oni najpotężniejszym narodem wyspy. Szczyt swej potęgi osiągnęli około roku 1810 za panowania królowej Ravahiny, mającej swą stolicę w Majundze. Panowali wówczas nad Sihanakami, mieszkającymi wokół jeziora Alaotra, Tsimihetami, zajmującymi ziemie na północy wyspy, a nawet część Imeriny płaciła im haracz. Po śmierci Ravahiny królestwo rozpadło się na szereg drobnych księstw, które Radama I, król Howasów, a po jego śmierci królowa Ranavalona I, stopniowo podbijali aż wreszcie w samej Majundze zatknęli swój sztandar.

Sakalawowie są narodem żeglarskim. Jeszcze w XIX wieku zajmowali się korsarstwem; flotylle piróg sakalawskich były stałym niebezpieczeństwem dla portugalskich wybrzeży mozambickich i małych okrętów kupieckich, mijających Cieśninę Mozambicką.

Betsimisarakowie, naród o cechach murzyńskich, zamieszkują wąski pas Pomorza Wschodniego, między pierwszym stopniem wysokiego płaskowyża i Oceanem Indyjskim. Ich północną granicę stanowi rzeka Bemariwo, południową zaś rzeka Sakaleona. Od niepamiętnych czasów żyli podzieleni na szereg drobnych państewek, często ze sobą skłóconych. Niejaki Ratsimilaho, syn pirata angielskiego

Ludność tubylcza w dn. 1. I. 1937

Ogółem głów	Nazwa plemienia	Rejony								
		Tananarywa	Tamatawa	Diego Suarez	Majunga	Fianarantsoa	Tulear	Morondawa	Fort Dauphin	Komory
877 735	Howasi	734 150	18 830	11 410	56 391	37 708	4 788	8 738	5 550	170
233 773	Sakalawowie	5 249	93	30 381	61 310	30	76 137	58 315	26	2 232
515 880	Betsileo	15 641	2 679	6 661	38 648	384 817	23 973	27 126	16 332	3
537 124	Betsimisaraka	33 000	378 690	55 676	15 852	52 260	78	260	193	1 115
185 241	Antaimoro	2 276	8 450	16 029	17 400	96 988	19	6 756	37 323	—
139 991	Antaisaka	—	93	—	3 829	1 088	4 842	2 730	127 409	—
14 013	Antaifasy	—	42	—	—	2 392	207	—	11 372	—
21 683	Zafisoro	—	—	—	—	1 097	—	—	20 586	—
176 103	Bara	637	150	—	262	4 831	54 565	15 148	100 510	—
162 770	Antandroy	942	1 618	6 769	1 149	630	24 644	430	125 921	67
184 085	Tanala	264	114	4	1 062	145 813	6 215	4 437	26 176	—
60 334	Mahafaly	—	—	—	—	12	60 317	—	5	—
38 095	Antanosy	—	3	2	—	66	35 777	301	51 946	—
68 572	Sihanaka	49 839	879	1 200	16 618	7	—	28	1	—
28 808	Bezanozano	27 480	299	—	1 008	12	9	—	—	—
220 695	Tsimihety	858	16 088	55 138	148 596	—	—	13	1	1
19 720	Antakarana	—	4	19 716	—	—	—	—	—	—
2 487	Marofotsy	277	—	—	2 210	—	—	—	—	—
7 269	Antatsimo	—	—	—	—	—	—	—	7 269	—
4 479	Antavaratra	—	—	—	—	—	—	—	4 479	—
5 948	MieszkańcyWyspŚw.Marii	—	5 934	14	—	—	—	—	—	—
137 775	Mieszkańcy Wysp Komorskich	10	169	2 871	11 643	5	263	564	2	122 248
59 275	Makoa	12	1 786	16 174	30 331	1	429	8 470	—	2 072
793	Senegalczycy	504	78	23	59	3	68	54	4	—
185	Somalisi	—	—	157	23	—	4	—	1	—
5 797	Inne rasy	183	100	—	—	50	—	5 009	455	—
258	Metysi franc. nie uznani	79	96	—	—	—	—	83	—	—
55	Metysi cudz. nie uznani	—	52	—	—	—	—	3	—	—
3 758 363	Razem	871 401	436 247	223 225	406 391	727 810	292 335	138 465	535 561	127 908

i córki jednego z wodzów betsimisarackich, zjednoczył cały kraj i dał mu poznać na krótko blask potęgi i mocy. Radama I, który w drugim dziesiątku lat XIX wieku wcielał Pomorze Wschodnie do swego królestwa, znalazł tam znowu wiele drobnych tworów politycznych, które bez trudu opanował, wymordowawszy przedtem wszystkich wodzów przy pomocy podstępu.

Betsimisarakowie są tym narodem, który Maurycy Beniowski opanował całkowicie i który służył mu najwierniej. Oni też przechowali w tradycji ustnej wiadomość o nim. Nazywają go wazaha-lawa, czyli długi biały człowiek, bądź też ampanjakabé[1]), czyli wielki (bé) władca. Inżynier C. Champanois z Tananarywy mówił mi, że słyszał opowiadania Betsimisaraków o wazaha-lawa, który bronił ich przed Francuzami i został przez nich zabity. Nie wiem oczywiście skąd u Betsimisaraków zjawiła się polska rogatywka, jako powszechne nakrycie głowy, można jednak dopatrywać się w tym fakcie pewnego związku z pobytem wśród nich Beniowskiego. Jak wiadomo, rogatywka (inaczej konfederatka) rozpowszechniła się w Polsce szczególnie podczas konfederacji barskiej, w której Beniowski brał bardzo czynny udział, co w konsekwencji spowodowało jego wysyłkę na zesłanie, na Kamczatkę. Nie jest więc wykluczone, że urządzając swe państwo na Madagaskarze, Beniowski wprowadził do swych wojsk nakrycie głowy, używane przez Konfederatów, skąd przeszło do całej ludności. Być może też, że nosił on sam rogatywkę, a Betsimisarakowie, jak wszyscy Malgasze, bardzo skłonni do naśladownictwa, poczęli przystosowywać swe nakrycia głowy do wzoru, widzianego u swego anpanjakabé. W każdym bądź razie polskie rogatywki są obecnie ich narodowym strojem, używanym zarówno przez mężczyzn jak i kobiety. Wyrabiają je ze słomy ryżowej lub włókien palmowych, przy czym rogi w jednych są bardzo duże, w innych mniejsze, w jeszcze innych ledwie są zaznaczone. Nazywają je saczu bari czyli czapka ze słomy ryżowej.

Zwiedzając kraj Betsimisaraków w roku 1937 na dość znacznej przestrzeni, wszędzie widziałem rogatywki. Gdy zapytywałem, dlaczego te czapki mają rogi, odpowiadano, że taki jest zwyczaj. Nie umiano mi, niestety, nic więcej dodać. Poza Betsimisarakami żaden inny naród rogatywek nie używa. Spotyka się je tylko sporadycznie u sąsiadujących z nimi Tanalów, a jeszcze rzadziej u Betsileów.

Tsimihetowie mieszkają na zachód od północnej części kraju Betsimisaraków, w głębi wyspy. Ostatnio, już pod panowaniem

---

[1]) Czytaj: ampanzakabe. Maurycy Beniowski w swoim pamiętniku daje barwny opis ceremonii powierzenia mu praw ampansakaby przez notablów i lud betsimisaracki.

francuskim, wypierają w drodze pokojowej Sakalawów i obecnie prawie całkowicie opanowali północną część ich kraju, docierając aż do wybrzeży Cieśniny Mozambickiej w okolicach Analalava'y. Są to ludzie o zewnętrznych cechach papuaskich. Olbrzymie czupryny wełnistych włosów i kolor ciemnobrązowy skóry nadają im to podobieństwo. A. Dandouau nazywa ich mieszaniną różnych narodów wyspy, ale twierdzenia tego nie motywuje. Jest to lud bardzo spokojny, ale mało rozwinięty. Na przestrzeni znanych dziejów Madagaskaru nigdy nie udało mu się stworzyć własnego państwa, zawsze był on obiektem zaborczych instynktów sąsiedzkich. Panowali nad nim na przemian to Sakalawowie, to Betsimisarakowie, a wreszcie Howasi. Dzisiaj, podobnie jak dawniej, nie wykazuje żadnych ambicyj politycznych. Panowanie francuskie przyniosło mu znaczne polepszenie losu, gdyż wydobyło go z fizycznej niewoli howaskiej. Tsimihetowie są doskonałymi tragarzami. Noszenie ludzi w filanzanach [1]) i noszenie towarów jest ich ulubionym m é t i e r. Na tym polu można u nich uzyskać wielką wydajność w pracy, podczas gdy na innych nie udaje się to zupełnie. Tsimiheta woli przymierać z głodu, aniżeli np. pracować przy budowie drogi. Mając bardzo ograniczone potrzeby osobiste, które od wieków przywykł zaspakajać sam, nie widzi celu poszukiwania ciężkiej pracy dla uzyskania większego dobrobytu, którego potrzeby nie odczuwa.

Tsimihetowie są łagodni i weseli. Obchodząc się z nimi sprawiedliwie, można łatwo zyskać ich nieograniczone zaufanie. Zamieszkują oni między innymi ziemiami również tak zwaną Ankaizina'ę, przeznaczoną do kolonizacji polskiej. Emigranci z Polski, którzy się tam osiedlą będą mieli za sąsiadów, a często i za robotników tych wesołych, czarnych, niskiego wzrostu ludków, którzy do białego człowieka odnoszą się na ogół z ufnością i wielką czcią.

A n t a n d r o y'o w i e zamieszkują skrajne południe — kraj, gdzie w okresie suszy woda jest rzadkością i gdzie w tym czasie kobiety odbywają prawdziwe wędrówki, aby znaleźć parę litrów tego niezbędnego dla człowieka płynu. Ten piękny, aczkolwiek niezbyt rosły lud zajmuje się hodowlą rogacizny, stanowiącej jego jedyne źródło pracy i utrzymania. Posiada tradycje rycerskie i do dnia dzisiejszego mężczyźni nie rozstają się nigdy ze swoją bronią narodową — sagajami, którymi umieją rzucać. Jak to już wspomniano wyżej, przed niewielu laty spotkała ich straszliwa klęska żywiołowa w postaci wyniszczenia przez koszenillę wszystkich zarośli kaktusowych.

A n t a i m o r o'w i e mieszkają na Pomorzu Wschodnim na południe od siedzib Betsimisaraków. W ich to żyłach płynie krew arabskich

[1]) Lektyka, używana do przenoszenia ludzi po bezdrożach.

imigrantów, którzy tutaj pozostawili po sobie najbardziej widoczny ślad obecności. Antaimorowie posiadają pełnię świadomości swego arabskiego pochodzenia, zachowali dotychczas charaktery arabskie w pisowni swego malgaskiego języka i wiele rodzin przechowuje coś w rodzaju kronik rodzinnych, spisywanych na papierze własnego wyrobu, stwierdzających ich pochodzenie od arabskich przodków, zmieszanych potem wielokrotnie z tubylcami. Antaimorowie są pracowici i chętnie udają się w poszukiwaniu pracy na plantacje ludzi białych, bądź też do miast. Są z tej racji przez Francuzów bardzo cenieni. Wyznają islamizm, przemieszany z zabobonami dawnej religii wyspy; wielu z nich wyznaje obecnie bądź katolicyzm bądź protestantyzm.

Barowie są jednym z najdzikszych i najbardziej wojowniczych narodów Madagaskaru. Zamieszkują płaskowyż w jego części południowej; ich kraj graniczy na północy z krajem Betsileów. Są rośli i silni, co ma niewątpliwie związek z odżywianiem się prawie wyłącznie mięsem i produktami mlecznymi. Są to wyśmienici hodowcy bydła rogatego. Zamieszkując tereny stepowe, posiadają pod dostatkiem pastwisk. Dotychczas jeszcze jest u nich w zwyczaju robienie łupieżczych wypraw na sąsiadów. Przedmiotem łupu są zawsze woły. Obecnie zwyczaj ten przeradza się w nocne, tajemne porywanie stad z pastwisk i uprowadzanie w miejsca niedostępne. Prawie nigdy jednak nie napadają na własność białych, lecz zawsze tubylców. Oni to, chociaż nigdy właściwie nie byli przez Howasów zawojowani, stali się główną ostoją krwawej rewolty przeciw Francuzom, wkrótce po podboju wyspy. Od tamtego czasu ustaliła się wśród białych zła o nich opinia. W gruncie rzeczy są to zamiłowani pasterze, nie żywiący żadnej większej urazy do nowej władzy. Podobnie jak Antandroyowie chodzą zawsze uzbrojeni w sagaje. Ich historia jest mało znana, wiadomo jedynie, że zawsze byli postrachem sąsiednich Betsileów, których napadali i rabowali. Kres tym wyprawom położyło wybudowanie przez Howasów forteczki w Fianarantsoa i ustanowienie silnego garnizonu wojska.

Tanalowie czyli Mieszkańcy Lasów zamieszkują wąski pas kraju, ciągnący się na Wschodzie między niższym progiem Wysokiego Płaskowyża i skrajem samego Płaskowyża. Stoją oni na niskim szczeblu rozwoju, niższym od Betsileów i nawet Betsimisaraków. Ich mało dostępny kraj uniemożliwiał przenikanie wpływów wyżej rozwiniętych sąsiadów. Dopiero przecięcie dróg z płaskowyża na Pomorze Wschodnie poczęło wnosić do nich pewien minimalny postęp. Żyją z polowania, trochę z rolnictwa, mieszkają w chatach o ścianach plecionych z łupanego na płask bambusa, krytych liśćmi palmowymi lub liśćmi z drzewa podróżnika. Są

spokojni i dobroduszni, kraj ich jest dla białych zupełnie bezpieczny i zabezpieczony od jakichkolwiek niespodzianek.

Spośród mniej licznych narodów trzeba wymienić: Antankara'ów, zamieszkujących skrajną północ; Antanosy'ów, mieszkających w pobliżu Fort Dauphin, którzy najpierw, bo już w roku 1642, zostali po raz pierwszy podbici przez Francuzów i byli przez nich tysiącami chwytani i sprzedawani na plantacje na Wyspę Francuską (Mauritius) i Burbońską (Réunion); Sihanaka'owie, mieszkający w około jeziora Alaotra, nigdy nie wytworzyli własnego bodaj prymitywnego organizmu politycznego; podlegali Sakalawom, potem Howasom.

Makua lub Mozambiki

Madagaskar, sam dostarczając spośród swych mieszkańców niewolników ludziom białym, był na przestrzeni wieków dość poważnym importerem żywego towaru z Afryki. Handel Murzynami prowadzili Arabowie i Indusi, dostarczając niewolników bogatym Malgaszom, bądź też ich książątkom i królom. Ponadto, Sakalawowie przywozili ich z sobą zawsze, jako łup z łupieżczych wypraw do Afryki. Potomkowie tych niewolników, nazywani w zależności od miejsca pochodzenia — Makua lub Mozambiki (Mozambik), liczący dzisiaj 59 tysięcy głów, nie zostali przyjęci przez poszczególne szczepy wyspy, lecz stanowią jakby oddzielną grupę ludnościową. Oczywiście, przyjęli już oni język malgaski i chrześcijaństwo. Odznaczają się na ogół rosłą budową ciała, wytrzymałością fizyczną i pracowitością. Wcześniej czy później będą musieli roztopić się w masie malgaskiej, czemu sprzyja powszechne ich mieszanie się z tubylcami. Pośród nich żyje jeszcze dotychczas wielu b. niewolników. Świadectwo, które wystawiają swym dawnym właścicielom nie jest na ogół złe. Niewolnictwo u Howasów posiadało wiele patriarchalności, np. pan jadał z reguły razem z niewolnikami i sypiał z nimi w jednym domu.

Francuzi

Zważywszy na obszar Madagaskaru i jego bogactwa uderza niesłychanie niska liczba osiadłych na nim Francuzów — panów tego kraju. W roku 1937, a więc w półwieczną prawie rocznicę podbicia wyspy, wynosiła ona 20 802 głowy, w tym ludności pracującej 16 tysięcy i bynajmniej, nie wykazywała tendencji ku wzrostowi. Odliczywszy od tej ogólnej liczby 1 404 osoby, zatrudnione w administracji i policji oraz 1 086 osób zatrudnionych w armii, pozostanie skromna ilość 13 578 osób (nie licząc dzieci), którzy przebywają na wyspie w celu korzystania

z jej bogactw i pracowania na niej. Fakt ten, niezrozumiały dla Polaków, którzy, zmuszeni brakiem miejsca w swoim kraju, emigrują setkami tysięcy do cudzych, ma niewątpliwie główne swoje źródło w znikomym przyroście naturalnym Francuzów. Właściwie, wszyscy oni znajdują dość miejsca u siebie, nie tylko do zarobkowania na życie, ale nawet do wykazania swej energii i przedsiębiorczości. W takich warunkach nie rodzi się podkład dla emigracji, zaś jednostki, spragnione szerszego oddechu w dalekich stronach znajdują zaspokojenie w kolonialnej służbie administracyjnej. Oprócz tej kardynalnej przyczyny, istnieją dodatkowe, sztuczne. Mam tu na myśli ów dziwoląg, który nakazując strzeżenie tak zwanego prestiżu rasy białej, nie dopuszcza do kolonij ludzi niezamożnych. Administratorzy kolonij uważają, że gdyby człowiek biały pracował własnymi rękami — byłoby to hańbą i nieszczęściem dla rasy białej. To nieusprawiedliwione niczym przekonanie poczynają już zwalczać ludzie rozsądniejsi, nie opanowani jeszcze przez ésprit colonial. Jako przykład przytaczają oni Afrykę Południową, gdzie Boerowie i Anglicy „hańbią" się pracą rąk własnych; na Angolę, gdzie ostatnio przybywa coraz więcej rolników portugalskich, na Tunis, a wreszcie na szereg krajów łacińsko-amerykańskich.

Urzędnicy i wojskowi są prawie z reguły elementem przejściowym, który napływa i odpływa falami, nic po sobie nie zostawiając. Również znaczna część osób zatrudnionych w rolnictwie należy do kategorii urzędników prywatnych, gdyż większość plantacyj, to własność wielkich towarzystw akcyjnych. Nie jest więc to również element stały, który by utrwalał i powiększał element francuski na wyspie. Podobnie jak urzędnicy państwowi, jest to częściowo również element przepływowy. Sprzyja temu zasada udzielania pracownikom raz na trzy lata 8-miesięcznych urlopów płatnych, z opłaconą drogą do Francji.

Prawdziwa ludność francuska na wyspie, to kupcy i przedsiębiorcy, których przytrzymują na miejscu interesy i zwykle przytrzymują do śmierci. Dzieci ich, zrodzone na Madagaskarze, nie wykazują specjalnych tendencyj reemigracyjnych. Naturalnie, jeszcze bardziej trwałym elementem są posiadacze ziemscy, plantatorzy.

Około 60% ludności francuskiej mieszka w 4 największych miastach; w samej stolicy mieszka czwarta ich część. W małych miastach albo ich nie ma zupełnie, albo znajdują się 2—3 rodziny.

Cechą charakterystyczną tej ludności jest jej tymczasowy sposób życia. Nikt nie przygotowuje się na stały pobyt, nie buduje domów, nie kupuje lepszych urządzeń, nie odczuwa nawet potrzeby zabawy. Pobyt na Madagaskarze wydaje się dla Francuzów pewnego rodzaju złem,

Rozsiedlenie ludności białej i assimilée[1]) w dn. 1. I. 1937

Rejony	Francuzi	Malgasze naturalizowani	Cudzoziemcy	Razem
Tananarywa	6 123	1 407	1 441	8 971
Tamatawa	4 095	866	2 463	7 424
Diego Suarez	4 417	214	2 524	7 155
Majunga	1 999	65	3 817	5 881
Fianarantsoa	1 886	126	643	2 655
Tulear	788	20	1 512	2 320
Morondawa	455	4	1 073	1 532
Fort Dauphin	643	44	420	1 107
Wyspy Komorskie . .	396	55	249	700
Razem	20 802	2 801	14 142	37 745

bez którego, niestety, nie można otrzymać tak wysokich pensyj, czy też tak wysokiego procentu od kapitału w przedsiębiorstwie, jakie tam otrzymują. Wszyscy oszczędzają, odkładają pieniądze, aby użyć je wówczas, gdy zacznie się prawdziwe życie, naturalnie we Francji. Wielu z tak rozumujących zabiera w międzyczasie śmierć, niemniej jednak tak oni rozumują i tak postępują. Rezultatem tego jest słaby rozwój handlu wewnętrznego i martwota miast. Władze nie przeciwstawiają się wcale temu stanowi rzeczy i odnosi się wrażenie, że nawet mu sekundują.

Rozejrzawszy się bliżej we francuskim materiale ludzkim, można zaryzykować twierdzenie, że na Madagaskarze nie wytworzyła się zupełnie warstwa Francuzów — Madagaskarczyków, przywiązanych do wyspy i będących ostoją francuskiego na niej panowania. Straszak skompromitowania rasy białej doprowadził do tego, że obecnie znaczną część handlu wzięli w swe ręce Indusi i Chińczycy z jak największą krzywdą nie tylko dla możliwości francuskich, ale i dla rasy białej w ogóle.

Znikoma liczba Metysów świadczy najlepiej, że Francuzi współcześni przejęli angielskie przesądy w odniesieniu do mieszania swej krwi z tubylcami. Innym czynnikiem, wpływającym ujemnie na proces

---

[1]) Wyjaśnienie terminu assimilée — patrz str. 81.

mieszania się, jest syfilis, bardzo rozpowszechniony wśród Malgaszów. Obawa przed tą chorobą powstrzymuje białych od związków z kobietami tubylczymi. Istniejący Metysi dzielą się na dwie grupy: uznanych i nieuznanych.

Pierwsi są traktowani, jako obywatele francuscy (Francuzi), drugich zaś zalicza się do kategorii sujet français, na równi ze wszystkimi tubylcami. Oddzielnej statystyki metysów nie ma; wiemy tylko, że w miastach mieszka ich 1 068 i że nieuznanych jest na wyspie 313. Cyfry te dotyczą Metysów europeo-malgaskich.

Oprócz Francuzów z Francji jest na Madagaskarze 1 117 osób z wyspy Mauritius, dawniej należącej do Francji i przez francuskich Kreolów zaludnionej. Są to przeważnie mieszańcy, element nadający się do pracy w rolnictwie, lecz, niestety, leniwy i rozmiłowany w alkoholu.

Malgasze naturalizowani w liczbie 2 801 osób są oficjalnie traktowani jako Francuzi, co oczywiście nie zmienia ani ich rasy ani narodowości.

Jak już wspomniano wyżej, liczbę pracującej ludności francuskiej podaje statystyka na 16 068 osób, wliczając w to Malgaszów naturalizowanych. Z tej liczby pracuje w zawodach, związanych z wytwórczością bądź to rolniczą, bądź przemysłowo-górniczą — dość nikły procent. I tak, w rolnictwie znajdujemy ich 1 784, w handlu — 1 439, w przemyśle — 680, jako robotników wykwalifikowanych — 902, w transporcie — 285, w górnictwie — 268; kultowi chrześcijańskiemu służą 472 osoby, inne zawody obejmują 1 375 osób. Najpoważniej, poza administracją i armią, przedstawia się pozycja: „z własnych funduszów i bez zawodu". Obejmuje ona 5 890 osób. Są to rentierzy, emeryci, różni przedsiębiorcy etc.

Pośród tych wszystkich kategoryj, nie ma ani jednej, która by obejmowała ludzi pracujących fizycznie. Nawet „robotnicy" są to właściciele drobnych warsztatów, lub też nadzorcy nad robotnikami-krajowcami. Hasło niekompromitowania pracą rasy białej wobec tubylców święci w roku 1937 na Madagaskarze zupełny triumf. Fałszywe założenie, że biały musi być wobec Malgasza czymś w rodzaju istoty wyższej, wygodne zresztą dla nielicznej grupy żyjącej w kolonii, sprawiło, że ludność europejska na Madagaskarze składa się wyłącznie z pracowników umysłowych i kapitalistów.

Cudzoziemcy i przepisy imigracyjne

Liczba cudzoziemców wynosi 14 142 osoby, z czego na Hindusów przypada 8 224 osoby, na Chińczyków — 2 785, na Arabów — 790,

a na wszystkie inne narodowości zaledwie 2 343 osób. Odróżnia się dwie kategorie imigrantów cudzoziemskich: białych i kolorowych. Pierwsi byli dotychczas na ogół pożądani, gdyż przynosili kapitały, bądź też cenne ręce wykwalifikowane; drudzy zaś przyjeżdżali bez pieniędzy służyć wyłącznie sobie i stąd wynikała pewna niechęć do nich. Podobnie jak liczba Francuzów, również i ich liczba nie wykazuje dużej tendencji zwyżkowej, ale, naturalnie, z zupełnie innych przyczyn. Główna z nich, to niechęć władz kolonialnych do wpuszczania cudzoziemców w ogóle, a cudzoziemców chcących tam się dorabiać na handlu — w szczególe. Istnieje w tym kierunku szereg przepisów, z których najuciążliwszym bodaj jest możność nieumotywowanego cofnięcia cudzoziemcowi prawa pobytu, co stanowi stałą dla niego groźbę ruiny.

Władze francuskie dzielą cudzoziemców, przybywających na wyspę, na dwie kategorie:

1. Cudzoziemców nie-imigrantów.
2. Cudzoziemców imigrantów.

Do pierwszej kategorii zaliczają następujące osoby:

a) Agentów służby konsularnej wraz z rodzinami i służbą, niezależnie od czasu przebywania na wyspie.
b) Oficerów, funkcjonariuszy, pracowników i agentów cudzoziemskich, przybywających z upoważnienia swego rządu. Dotyczy to również ich rodzin.
c) Turystów i podróżujących, oczekujących na swój okręt.
d) Reprezentantów handlowych, bankierów, kupców, przemysłowców lub właścicieli ziemskich, przybywających w celu nawiązania odpowiednich stosunków w swoim zawodzie pracy — z warunkiem jednak, że nie zawrą transakcji handlowej, która by wymagała wydania patentu. Dla tej kategorii przybyszów, którzy muszą posiadać wystarczające dowody, stwierdzające ich zawód, pobyt na wyspie jest ograniczony do dwóch miesięcy.

Carte d'identité cudzoziemca, względnie wiza w jego paszporcie może być przez władze administracyjne cofnięta, a wówczas cudzoziemiec jest obowiązany wyspę opuścić.

Do drugiej kategorii imigrantów cudzoziemskich, zalicza się wszystkich innych przybyszów, nie podpadających pod żaden z punktów wyżej wymienionych. Obowiązują ich następujące przepisy:

a) Muszą posiadać, jak i nie-imigranci paszport, wystawiony przez władze swego kraju, wizowany przez konsulat lub poselstwo francuskie.

Ludność biała i assimilée wg narodowości w dn. 1. I. 1937

Narodowość	Ilość głów
Francuzi	20 802
Malgasze natur.	2 801
Albańczycy	6
Niemcy	5
Amerykanie	66
Anglicy	370
Arabowie	780
Ormianie	3
Austriacy	3
Belgowie	20
Brazylianie	2
Kanadyjczycy	12
Chińczycy	2 765
Egipcjanie	1
Hiszpanie	6
Grecy	312
Hindusi	8 224
Holendrzy	11
Węgrzy	4
Irlandczycy	2
Włosi	70
Japończycy	1
Kurdowie	3
Libańczycy	11
Macedończycy	1
Maurytyjczycy	1 117
Norwegowie	123
Polacy	6 [1])
Portugalczycy	17
Rosjanie	12
Seyszelczycy	53
Szwajcarzy	98
Syryjczycy	4
Czesi	1
Jugosłowianie	5

[1]) W roku 1937 liczba Polaków podniosła się do 9 osób.

b) Muszą posiadać dowód, datowany nie wcześniej aniżeli przed sześciu miesiącami, stwierdzający ich niekaralność, względnie moralne prowadzenie się.

c) Muszą przedstawić świadectwo, wystawione przez lekarza odpowiednich władz konsularnych francuskich, względnie przez administrację właściwego kraju, stwierdzające, że imigrant nie podlega żadnej zaraźliwej chorobie, że był szczepiony przeciw ospie nie dawniej niż przed dwoma laty i że nie jest niezdolny do pracy lub zawodu, któremu zamierza się oddawać.

Wszystkie te dokumenty muszą być potwierdzone przez francuskie władze konsularne lub dyplomatyczne. Posiadanie ich wcale jeszcze nie jest równoznaczne z wydaniem wizy.

d) Muszą składać kaucję w porcie wysiadania w wysokości biletu powrotnego trzeciej klasy, a to w tym celu, aby w wypadku gdyby imigrant wskutek pozostawania bez pracy, czy też z innej przyczyny stał się uciążliwym dla władz, mógł być odesłany do swego kraju. Kaucję może zastąpić pisemny kontrakt pracy, wystawiony przez konsula cudzoziemskiego, który też w wypadku potrzeby repatriacji takiego osobnika jest obowiązany pokryć związane z tym koszty.

Kaucja może być zwrócona imigrantowi wraz z procentami co najmniej po dwuletnim pobycie na mocy decyzji gubernatora generalnego, który orzeka, czy sytuacja przybysza daje gwarancje wystarczające. Po pięciu latach, względnie przy wyjeździe, kiedykolwiek by on nastąpił, imigrant może odebrać kaucję, bez żadnych przepisów. W wypadku śmierci, kaucja zostaje przekazana mającym prawo do spadku, ale w każdym razie po potrąceniu zobowiązań w stosunku do kolonii, gdyby takie istniały.

Francuzi z kategorii nieuprzywilejowanych zawodów i robotnicy podlegają tym samym, z małymi poprawkami przepisom wjazdowym. A więc ograniczenia nie są stosowane wyłącznie do cudzoziemców, co nadaje im charakter zupełnie odmienny od ograniczeń, stosowanych przez państwa amerykańskie, względnie przez niektóre dominia angielskie.

Wszystkie te przepisy nie byłyby ostatecznie tak ciężkie, gdyby nie to, że wypełnienie ich, jak to jest wspomniane wyżej, wcale nie jest równoznaczne z tym, że wiza będzie wydana. Niechęć do przyjmowania imigrantów jest duża i dotychczas nie pozwalała przyjąć żadnych rachub.

Ograniczenia pobytowe dla kupców i przedsiębiorców są prawdopodobnie dyktowane obawami konkurencji, co, oczywiście, stanowi

pewien pożytek dla drobnej grupy ludzi, ale dla gospodarstwa wyspy jest szkodliwe.

Rozważając ograniczenia imigracyjne z punktu widzenia interesów Polski, należało by wysunąć postulat zniesienia kaucji dla obywateli polskich, udających się na zadatkowane osady na Madagaskarze, a następnie zniesienia dowolności odbierania prawa pobytu i zapewnienie, że żaden obywatel polski po rocznym pobycie na wyspie nie może być relegowany.

* * *

A n g l i c y są wśród Europejczyków najliczniej reprezentowani na wyspie poza Francuzami. Posiadają tam swoje zadawnione tradycje, datujące się z czasów, gdy Madagaskar był jeszcze niepodległy i gdy kwestia europejskiego nad nim panowania nie była definitywnie rozstrzygnięta. Liczni kupcy i misjonarze angielscy rozwijali wówczas na Grande Ile [1]) żywą działalność, mającą na celu ubiegnięcie Francji w opanowaniu kraju, względnie podtrzymanie jego fikcyjnej niepodległości z korzyścią dla ich ojczyzny. Wielkim ich sukcesem było przyjęcie w roku 1869 chrześcijaństwa przez dwór howaski z ich rąk, a nie z katolicko-francuskich. Przebieg wypadków dał jednak władzę nad Madagaskarem Francuzom, co spowodowało, że Anglicy częściowo kraj opuścili. Dzisiaj liczba ich jest jednak dość znaczna i wynosi 370 osób. Są to przeważnie przedsiębiorcy — ludzie zamożni — oraz bardzo dobrze sytuowani wyżsi urzędnicy w instytucjach handlowych lub przemysłowych angielskich. W ich rękach znajduje się znaczna część przemysłu przetwórczo-mięsnego (frigorifico) i cukrowniczego, a także szereg większych plantacyj rolniczych kultur bogatych (wanilia, kawa, goździki etc.). Jest to element, podobnie jak i francuski, dość nieustabilizowany, płynny. Madagaskaru nie obierają sobie Anglicy jako miejsca, gdzieby chcieli spędzić całe życie i pozostawić tam dzieci, lecz jako etap przejściowy, służący do szybszego i większego wzbogacenia się. Naturalnie, takie ich podejście do kraju jest u nich bardziej zrozumiałe, aniżeli u Francuzów.

G r e c y, których spotyka się wszędzie na północnych i wschodnich wybrzeżach Afryki, znajdują się na Madagaskarze w liczbie 312 osób. Prawie bez wyjątku trudnią się handlem, zażywając wśród innych Europejczyków niezbyt dobrej sławy. Są oni pracowici i posiadają mało uprzedzeń co do konieczności utrzymywania prestige'u rasy białej wobec tubylców. Pozwala im to na szybkie dochodzenie do pewnego dobrobytu; na drodze do robienia fortun stoi im jednak nieufność Fran-

[1]) Nazwa nadawana w mowie potocznej Madagaskarowi.

cuzów i Anglików, którzy boją się ich rzekomej niesłowności i małej skrupulatności w regulowaniu zobowiązań. Również i oni niekiedy reemigrują, niemniej jednak stanowią bodaj najstalszy na wyspie element biały.

Obecność 88 Szwajcarów tłumaczy istnienie paru firm szwajcarskich, które zatrudniają swych rodaków.

123 obywateli norweskich są to po większej części misjonarze.

Z innych narodowości żadna ani liczebnie ani pod względem działalności nie zasługuje na wymienienie.

Polaków na Madagaskarze w roku 1937 było dziewięciu. Byli to: Kazimierz Drotkowski i Wanda Kowalewska w Tamatawie, Gerlicki z żoną w Antalaha, Hieronim Obst w Majundze, Leon Bark i Maksymilian Strandman w Antsohihy, ks. Chełp w Antsirabé, oraz Rogerowa Braunowa, żona francuskiego lekarza wojskowego, w Majundze. Wszystkim im powodziło się zupełnie dobrze.

Bardzo przedsiębiorczym człowiekiem okazał się Poznańczyk, Hieronim Obst. Na Madagaskarze przebywa od szeregu lat zajmując się handlem. Przed dwoma laty kupił niewielki okręt przybrzeżny i zaprowadził komunikację pod polską banderą między Majungą i jeziorem Kinkony. W roku 1936 odbył ten okręt, według statystyki oficjalnej, dwadzieścia rejsów i przewiózł tysiąc ton towarów. Obst nazwał swój statek Stacho.

Bark, mieszkający na wyspie od 9 lat, skupuje płody kraju u tubylców i odstawia je na dwóch własnych ciężarówkach do Majungi, ponadto posiada cztery sklepy: w Mandritsara, Befandriana, Bealanana i Antsohihy, służące mu jako punkty skupu. Strandman przyjechał do niego dopiero przed kilku miesiącami.

Bliższych szczegółów o działalności ks. Chełpa nie udało mi się zebrać.

Jak widać więc z powyższego Polakom powodzi się zupełnie nieźle, wszyscy są zdrowi i zadowoleni.

„Assimilée"

Słowo assimilée w terminologii kolonialnej francuskiej oznacza azjatyckich i afrykańsko-arabskich imigrantów. Na Madagaskarze do kategorii assimilée zalicza się Hindusów, Chińczyków i Arabów. Są to ludzie, których ésprit colonial nie uznał wprawdzie za równych Europejczykom, ale jednak postawił wyżej od tubylców. Najliczniejsi spośród nich są Hindusi. Ich obecność na wyspie datuje się z czasów bardzo dawnych. Utrzymywali oni ożywione stosunki

handlowe z Indiami i byli wskutek tego krajowi potrzebni. Oni to założyli miasto Majungę oraz dzisiejszy Helville na Nossi Bé i byli gęsto rozsiani po całym Pomorzu Zachodnim. W niektórych miejscach udało się im nawet uzyskać nad tubylczymi szczepami władzę. Grandidier wspomina, że wielu wodzów na Zachodzie zachowało do ostatnich czasów prawie czysty typ indyjski. Obecnie zajmują się bez wyjątku handlem. Szczególnie umiłowaną gałęzią handlu są dla nich sklepy z wyrobami tekstylnymi. Wskutek dawnej tradycji trzymają się głównie zachodniej strony wyspy, gdzie nie ma najmniejszego miasteczka, aby nie było w nim paru sklepów indyjskich. W większych miastach tworzą całe dzielnice, gdyż podobnie jak Żydzi w Polsce, lubią mieszkać we własnych większych skupieniach. Dotychczas zachowali swój strój narodowy, język i obyczaje. Pochodzą oni głównie z mahometańskiej części Indyj i są wiernymi wyznawcami Proroka.

Chińczycy stanowią element napływowy czasów ostatnich. Usadowili się oni głównie na Pomorzu Wschodnim i opanowali w znacznej części drobny handel spożywczo-kolonialny. Są świetnymi kupcami, przy których żaden konkurent nie może wytrzymać. Prowadzą nieomal ascetyczny tryb życia, przekazując zarobki do swej ojczyzny, do której, po zdobyciu znaczniejszego majątku, z reguły wracają. Są oni rodzajem pompy, wysysającej z kraju pieniądze, nic w zamian nie dając. Nic też dziwnego, że są przez Francuzów nielubiani i uznani za pasożytów. Za znacznie mniejsze zło uważają oni Indusów, którzy przywiązują się do kraju i sami się bogacąc — bogacą kraj.

Arabowie są dzisiaj na wyspie nieliczni i nie przedstawiają elementu pod względem ekonomicznym ciekawego. Chętnie mieszają się z kobietami tubylczymi i zwolna w masę malgaską wsiąkają.

STANISŁAW PORAJ

BAŁTYK NIE JEST MORZEM NIEMIECKIM

Skłania nas do zamieszczenia powyższego truizmu w nagłówku naszych uwag artykuł, jaki znaleźliśmy w jednym z ostatnich zeszytów szczecińskiego „Das Bollwerk", będącego organem Związku Niemieckiego Wschodu, Związku Pomorskiego Rzeszy i Ojczystego Związku Pomeranii. Autor artykułu, o którym tu mowa, p. Hermann Balk, jest wręcz przeciwnego niż my zdania; twierdzi on, że Bałtyk jest właśnie morzem germańskim, jak brzmi sam nagłówek i jak to wielokrotnie sam artykuł podkreśla.

Rzecz prosta, uwagi niniejsze nie mają być polemiką z p. H. Balkiem. Nie przekonalibyśmy się wzajem o słuszności tez wręcz ze sobą sprzecznych. Sądzimy przecież, iż nie bez pewnych korzyści byłoby zapoznanie polskiego czytelnika z tym, jak oświetlane są sprawy Bałtyku po tamtej stronie granicy, a również i pewne, pobieżne bodaj, przypomnienie temuż polskiemu czytelnikowi tego, co o sprawach bałtyckich wiedzieć powinien.

Przede wszystkim więc trochę historii. P. Balk twierdzi, że choć zaludnienie wybrzeży Bałtyku podlegało wielokrotnym zmianom, choć nigdy nie istniała tam całkowita jedność polityczna, nie mniej „jednym był Bałtyk zawsze — a mianowicie morzem germańskim".

Tak brzmi — powtarzamy tu raz jeszcze — teza p. H. Balka, wywód zaś historyczny, mający jej dowodzić, dałby się streścić pokrótce jak następuje:

— Odrzucić należy przede wszystkim pogląd, jaki się rodził na tle fałszywie dotychczas postawionego nauczania szkolnego — mówi p. H. Balk — jakoby rozwój dziejowy organizmów politycznych Europy miał być dalszym, konsekwentnym ciągiem „rzymskiej formy chrystianizmu i greckiej myśli monarchicznej". Tym właśnie czynnikom pochodzenia śródziemnomorskiego przeciwstawiły się już w średniowieczu niemiecka Hanza i niemiecki zakon rycerski, będące ucieleśnieniem niemieckiej idei państwowej, która to idea opiera się na pojęciach „władztwa

i służby, wództwa i posłuchu, spojonych obywatelskim duchem łączności"[1]. Nim to nastąpiło, już wcześniej — jak twierdzi p. Balk — nordycka prasiła twórcza wzięła w posiadanie Europę i położyła istotne podwaliny pod jej rozwój państwowy, przede wszystkim zalewając kontynent nasz wędrówkami szczepów germańskich a następnie dokonywując osaczenia tegoż kontynentu.

Zalew ten dokonał się dwiema gwałtownymi falami: pierwsza z nich, zachodnio-germańska, starła się z Rzymem Cezara na linii Renu, by następnie odnieść zwycięstwo w Lesie Teutoburskim nad legionami rzymskimi; fala druga, ludów wschodnio-germańskich, ruszyła od brzegów Bałtyku, by przez ciąg stuleci przewędrować kontynent europejski i zburzyć wreszcie imperium rzymskie, zakładając na jego gruzach królestwa: ostrogockie, wizygockie, wandalskie, longobardzkie, burgundzkie i anglosaskie. — Dwoma falami również dokonało się to, co p. H. Balk nazywa osaczeniem Europy przez ludy germańskie. Ruszyli więc z zachodniej Skandynawii Normandowie, by osiedlić się na północy Francji, a stamtąd dokonać podboju Anglii i wreszcie utworzyć królestwo Sycylii; skandynawscy również Waregowie zorganizowali państwowo Ruś naddnieprzańską.

Przypominając swym czytelnikom o tych wędrówkach ludów germańskich, stwierdza raz jeszcze autor cytowanego przez nas artykułu, że obszar Morza Bałtyckiego jest punktem wymarszu Germanów, „z których niezłomnej potęgi żywotnej — jak mówi — ciągnie Europa swą siłę państwotwórczą". Ustala dalej p. Balk, że „obszar Bałtyku nie należał nigdy, nawet częściowo, do owego cesarstwa, które jako germański następca Rzymu podległo samobójczej walce z papiestwem", by podkreślić następnie, że „tylko ludy krwi germańskiej toczyły zapasy o Bałtyk". Poświęca następnie p. Balk nieco więcej miejsca na omówienie dziejów państw skandynawskich, a więc Norwegii, Danii i Szwecji, które ubiegały się w średniowieczu o posiadanie Bałtyku a częściowo nim władały istotnie i przypomina dalej o roli Hanzy i zakonu krzyżackiego, by stwierdzić raz jeszcze, że „Bałtyk jest nieodwołalnie morzem germańskim", z czego wyprowadza wniosek, iż „rasowo wyrównany obszar bałtycki nie znosi żadnego władztwa imperialistycznego, posunięcia więc polityczne, kulturalne i gospodarcze germańskich państw bałtyckich winny być zorganizowane na podwalinie bezwarunkowego równouprawnienia i wynikającego stąd wzajemnego uczciwego powołania,

---

[1] Pojęcia te z trudem mieszczą się w naszej odmiennej ideologii, dlatego cytujemy tu słowa oryginału: „Herrschaft und Dienst, Führung und Gefolgschaft, gebunden durch genossenschaftlichen Gemeinsinn".

jakie płynie z ducha koleżeństwa i przeświadczenia o wspólności rasowego dziecinnego pokoju".

— Przerwijmy tu na chwilę cytowanie wywodów p. Hermanna Balka, by opatrzyć je najpobieżniejszym bodaj komentarzem.—Wędrówki szczepów germańskich, czy, jak dawniej nazywało się je w historii, wędrówki narodów, są więc niewątpliwym faktem historycznym, którego ani przez chwilę nie chcemy ani możemy tu negować. Pozwalamy sobie sądzić natomiast, że p. H. Balk bezpodstawnie wyolbrzymia znaczenie zarówno samych wędrówek, jak i ich wpływ na dzieje średniowiecza, przypisując tym, destruktywnym raczej ruchom migracyjnym jakieś potężne choć bliżej przez siebie nie sformułowane działania państwotwórcze. — Wędrówki szczepów germańskich — podkreślić tu więc trzeba na wstępie — nie były wielkim, gromadnym przesiedlaniem się narodów, lecz najazdami, być może przede wszystkim łupieżczymi, nielicznych ale wojowniczych drużyn. Prof. E. Pittard w swej pracy „Les races et l'histoire" zwraca uwagę, że najazdów z epoki t. zw. wędrówek narodów nie mogły były dokonywać znaczniejsze masy ludności, wówczas bowiem owe rzekome wędrówki odbić by się musiały głębokimi zmianami na typach antropologicznych terytoriów najechanych, czego antropologia w żadnym wypadku nie stwierdza. Niewątpliwe jest też świadectwo dziejopisa gockiego z VI w., Jordanesa, który o wędrówkach rodaków swych powiada, że „nic nie znaczy mnogość niewojowniczego ludu tam, gdzie Pan Bóg to przypuszcza (!) a zastępy uzbrojone nadchodzą". — Ta właśnie „mnogość niewojowniczego ludu" wskazuje pośrednio na niewielką stosunkowo liczebność „uzbrojonych zastępów".

Gdybyśmy więc zapoznawać się mieli bliżej z przebiegiem owych wędrówek szczepów germańskich, doszlibyśmy niewątpliwie do wniosku, iż od prawdy historycznej bardzo dalekim jest pogląd, który by p. Balk sugerować chciał — jak się zdaje — swym czytelnikom, jakoby owe wędrówki miały być działaniem pewnej jednolitej, żywiołowej siły, w danym wypadku rasy germańskiej, zawsze te same osiągającej wyniki. Wyniki te w zakresie państwotwórczym nie były bynajmniej trwałe, na co żalił się już zresztą wybitny Niemiec, P. Rohrbach w pracy swej pt. „Der deutsche Gedanke in der Welt". — „W w. III po Chr. widzimy Gotów nad Morzem Czarnym, — mówi on tam nie bez goryczy — a dalej jak plądrują Ateny i palą świątynie Diany w Efezie; w sto lat później, za Hermanryka państwo ich sięga od Cisy do Donu i od Bałtyku po Morze Czarne; w czasie wędrówek narodów książęta germańscy panują w Galii, we Włoszech, w Hiszpanii i w Afryce — niemniej istotny niemiecki stan posiadania ogranicza się do terytorium

między Łabą a Mozą, a za czasów Karola Wielkiego granica między Germanią a Słowiańszczyzną biegnie od Kilonii do Norymbergi".

Było też tak w istocie rzeczy, jak mówi Rohrbach. Wędrówki szczepów germańskich rozbiły niewątpliwie rzymskie imperium wówczas jednak dopiero, gdy wzniesiony rękoma Cezarów gmach państwowy zmurszał i zbutwiał od wnętrza. Jest również rzeczą niewątpliwą, że szczepy germańskie dawały niekiedy nazwy nowym królestwom, jakie powstawały na gruzach Romy, przy współdziałaniu tych szczepów, ale które też mogły były zapewne powstać i bez ich udziału, — żaden przecież z owych szczepów germańskich nie przenarodowił podbitych przez siebie ludów. Przypomnijmy tu dzieje królestwa Franków, z pochodzenia Germanów ponad wszelką wątpliwość. Było ono germańskim, jeśli chodzi o naczelne warstwy rządzące, aż do szczytu swojej potęgi, gdy za Karola Wielkiego sięgało od Ebru do Łaby i Narenty oraz od Wysp Fryzyjskich do Garigliana. Nie spojona przecież żadnym wiązaniem etnicznym, rozpadła się niebawem monarchia Franków na królestwo Francji i cesarstwo niemieckie, a dzieje tych dwu państw szły dalej równie odmiennymi drogami, jak i odmienne były i są charaktery obu tak bardzo różnych narodów.

Wyliczenie jednym tchem wszystkich szczepów germańskich, które przewędrowały kontynent europejski od Bałtyku po Morze Czarne i po Cieśninę Gibraltarską, a potem związanie ich losów z dziejami państw skandynawskich — jak uczynił to p. H. Balk — sprawiać może istotnie na czytelniku wrażenie, jakoby wszystkie te szczepy spajało w jakiś potężny monolit nie tylko wspólne oblicze psychiczne, ale i spełnione przez nie na kontynencie europejskim funkcje. Z rzeczywistością wszakże wrażenie takie niewiele mogłoby mieć wspólnego. Pomiędzy szczepami zachodnio-germańskimi, z których z biegiem czasu uformować się miał naród niemiecki, a szczepami wschodnio-germańskimi, do których zaliczamy wszystkich Skandynawów, zachodzą nie tylko różnice językowe ale i niewątpliwa a bardzo wyraźna odrębność psychiki. Czyż zresztą nie przeczyła pojęciu jedności narodowej różnorodność psychiczna samych nawet ludów niemieckich, zamieszkujących ową monarchię, jaka zwała się wprawdzie przez stulecia imperium rzymskim narodu niemieckiego, ale na którą składało się w pierwszych fazach istnienia kilka państw lennych, nie tylko buntujących się niejednokrotnie przeciw wspólnemu suwerenowi, ale i walczących pomiędzy sobą z całą zażartością, — a która to monarchia rozpadła się następnie po pokoju westfalskim na dwieście z górą państw, niemal suwerennych, zachodzących na siebie wzajem dwoma tysiącami enklaw, co w sumie tworzyło obraz „rozsypanej mozaiki", że przytoczymy tu określenie kanclerza Rzeszy ks. Bülowa. Cesarz, który

stał na czele owego po-westfalskiego imperium, już tylko „primus inter pares", został odarty z wszelkiej władzy symbolem jedności niemieckiej, której przez stulecia nie było zupełnie. Jest rzeczą całkowicie zrozumiałą, że w tym układzie politycznym jedność narodowa wytworzyć się nie mogła, że „Niemcy były niczym" istotnie — jak napisał to w r. 1808 jeszcze Goethe w swym jenajskim posłaniu do Napoleona. Jedność narodowa, duch patriotyczny ogólno-niemiecki wyrabiać się mógł dopiero od momentu, gdy naprzód rewolucja francuska, a potem dłonie Napoleona zespoliły ową „rozsypaną mozaikę" w Związek reński przygotowując grunt pod budowę drugiej Rzeszy, skutej w Wersalu przez Żelaznego Kanclerza i rzuconej pod stopy Wilhelma Hohenzollerna, choć ten wzbraniał się, iż nie chce być „karnawałowym pajacem", bo istotnie nie czuł się Niemcem lecz wciąż jeszcze Prusakiem. Zjednoczenie Niemiec w wersalskim pałacu Ludwika XIV — dodajmy tu — nie dokonało się zresztą bez poważnych trudności: „chwiejemy się na ostrzu piorunochronu — przyznawał sam Bismarck w gronie swych zaufanych — a jeśli utracimy równowagę, którą osiągnąłem z takim trudem, to spadniemy w przepaść". — Czyż zresztą nie dostrzegało się głębokich różnic ideologicznych między krajami drugiego cesarstwa niemieckiego, zwłaszcza między katolickim południem a protestancką północą, nim kanclerz i twórca trzeciej Rzeszy, Adolf Hitler nie rzucił w naród nowych haseł, stapiając ostatecznie w jeden blok niemiecki to wszystko, co dotychczas być mogło z ducha nadreńskie, bawarskie czy pruskie. I ta praca, zresztą, być może jeszcze nie została zakończona, skoro sam autor cytowanego przez nas artykułu, przedstawiciel niewątpliwie ideologii północno-niemieckiej, anektując Bałtyk na rzecz jednolitego, jak twierdzi germanizmu, odrzeka się od jakiejkolwiek bądź łączności ideologicznej z „owym cesarstwem, które jako germański następca Rzymu podległo samobójczej walce z papiestwem".

Parę słów zaledwie w swym długim artykule poświęca p. Hermann Balk roli Hanzy i Prus nad Bałtykiem. „I Hanza, i niemiecki zakon rycerski — mówi on — odzyskały germański obszar zasiedlenia, lekkomyślnie pozostawiony Słowianom. Później nastąpił wzrost Brandenburgii-Prus jako państw bałtyckich".

Tych parę słów uzupełnia przecież mapka państwa zakonnego w okresie jego największego zasięgu, z r. 1410 mniej więcej, i druga, na której czarnymi punktami zaznaczono miasta hanzeatyckie, wskazując strzałkami linie wpływów handlowych Lubeki, Roztoki i Gdańska obok wpływów niemieckich i holenderskich na sztukę kościelną szwedzką i fińską a wreszcie — grubszymi jeszcze strzałkami — znacząc polityczne dążenia rozwojowe Hanzy i zakonu niemieckiego. Na drugiej z tych dwu mapek

Bałtyk ginie niemal zupełnie pod czarnymi strzałkami; rozrost zaś państwa zakonnego na pierwszej z nich będzie niewątpliwie silnym, choć bezsłownym, argumentem na rzecz tezy p. H. Balka.

Bardziej też mapkami tymi, niż tak pokrótce ujętą rolą Hanzy i zakonu nad Morzem Bałtyckim należało by się zająć w naszych uwagach do artykułu p. H. Balka.

Poświęćmy więc chwilę uwagi pierwszej z tych mapek.

Państwo zakonne włada w tym momencie nadodrzańską Nową Marchią, a dalej granice jego obejmują całe południowo-wschodnie pobrzeże Bałtyku od Łeby i Lądka aż po Zatokę Fińską, a więc polskie Pomorze, Prusy Wschodnie z Kłajpedą, Żmudź, Kurlandię, Inflanty, Estonię, a wreszcie wyspy u wejścia do Zatoki Ryskiej i na otwartym już morzu Gotlandię. Na mapce zaznaczono ponadto lata, w których zakon utracił posiadane przez siebie ziemie, ale nie podano dat, kiedy je zdobył. W ten sposób osiągnąć było można wrażenie względnej trwałości stanu posiadania nawet w tym wypadku, gdy władanie Żmudzią np. było kwestią zaledwie krótkich dziesięcioleci. Również krótko władał zakon Gotlandią, bo zaledwie od r. 1398 do r. 1409. Dłużej natomiast w posiadaniu zakonu, a raczej zakonów krzyżackiego i kawalerów mieczowych były: Kurlandia, Inflanty i Estonia. Ziemie te, podbite przez Niemców w pierwszej połowie XIII st. [1]) wyzwalają się spod władzy zakonu w r. 1561, przy czym jedynym śladem panowania tego jest wytworzenie stopniałej już ludności miejskiej i bardzo nielicznej zresztą warstwy wielkich posiadaczy rolnych, jacy przetrwali tam, zachowując swój stan posiadania do czasu utworzenia się państwowości łotewskiej i estońskiej; tubylczego zaludnienia obu republik rządy zakonne nie przenarodowiły zupełnie, pozostawiając po sobie tylko wspomnienie „złych niemieckich czasów". Trwalsze ślady pozostawiło panowanie zakonu na polskim Pomorzu, zdobytym w r. 1309 a zwróconym Polsce mocą pokoju toruńskiego w r. 1466, tam bowiem rzeź Gdańska w r. 1308 zmieniła z gruntu charakter narodowy tego miasta. Najtrwalszym wreszcie nabytkiem niemczyzny nad Bałtykiem stały się współczesne Prusy Wschodnie, rdzeń dawnego państwa zakonnego, powstały na ziemiach dawnych Prusów przede wszystkim dzięki nadaniom Konrada Mazowieckiego na rzecz zakonu a następnie niejednokrotnej pomocy zbrojnej polskich książąt dzielnicowych. Pierwsze nadanie Konrada przypada na r. 1228, podbój ziem pruskich rozpoczyna się w r. 1233,

---

[1]) Rygę założył biskup bremeński Albert w r. 1201; podbój Inflant i Estonii wspólnymi siłami biskupa Alberta i królów duńskich, przy poparciu cesarza niemieckiego i papieża, trwa do r. 1227.

kończy w r. 1283, po czym — jak to zaznaczono na mapce — w r. 1466 państwo zakonne staje się lennem Polski, ale kraj sam pozostaje już we władaniu niemieckim raz na zawsze.

Dorzucić by należało jeszcze drobną uwagę co do mapki wpływów hanzeatyckich. Strzałki kierunkowe tych wpływów wybiegają z Kolonii, Bremy, Lubeki, Roztoki i Gdańska, sięgając do Bergen na zachodnim wybrzeżu Norwegii, do szwedzkiego Björkö, fińskiego Raumo i estońskiego Tartu. Można było sięgnąć i dalej jeszcze: były przecież zagraniczne kantory Hanzy zarówno w Londynie jak i w ruskim Nowogrodzie, a Bałtyk był istotnie w pewnej dobie dziejowej domeną związku hanzeatyckiego. Podkreślić przecież trzeba, że Hanza, bogata, handlowa Hanza, z którą królowie niejednokrotnie liczyć się musieli, nie była nigdy państwem, nie była również wynikiem żadnego wielkiego planu kolonizacyjnego, pozostając zawsze poza jakimkolwiek zasięgiem polityki cesarstwa niemieckiego, wreszcie choć zakon był, zwłaszcza w początkach, jej sojusznikiem i opiekunem, w przyczynach tego sojuszu po stronie Hanzy nie leżały bynajmniej pobudki patriotyczne — jak to podkreśla L. Koczy w swej „Polityce bałtyckiej zakonu krzyżackiego", gdzie wskazuje m. in., że w r. 1307 przewodnie miasto związku, Lubeka, uciekało się pod opiekę duńskiego Eryka Menweda, a z początkiem XVI st. miasta hanzeatyckie zamierzały obrać na swego protektora naszego Zygmunta Starego. Wreszcie jeszcze jeden szczegół, nie bez znaczenia dla tych, którzy by sławić chcieli świetną organizację kupiectwa niemieckiego na Bałtyku. Oto uczony niemiecki, Fr. W. Barthold w swej „Geschichte der deutschen Hansa" stwierdza, że nie Niemcy ani Duńczycy zaprowadzili żeglugę na M. Bałtyckim ani też nie zawarli pierwsi stosunków handlowych ze Skandynawami, lecz że uczynili to przede wszystkim Słowianie, późniejsi nauczyciele Duńczyków i Niemców w sztuce żeglarskiej. Z dawna bowiem istniał — jak to ustala ów uczony niemiecki — związek miast wendyjskich, a więc słowiańskich i dopiero po ich zniemczeniu, poczynając od XIV stulecia, organizacja ta przybiera nazwę Hanzy, ale jeszcze przez długie lata powtarzają się w dokumentach słowiańskie imiona jej uczestników, a związek sam, już po zniemczeniu, posługuje się dawną nazwą „związku słowiańskiego", by móc korzystać z przywilejów, z których ostatni wystawił w r. 1283 Eryk duński na rzecz „miast wendyjskich" Lubeki (Lubczy), Stralsundu (Strzałowa), Greifswaldu (Gryfii), Wismaru (Wyszomierza) i Rostocku (Roztoki).

Powyższe nazwy miast wiążą się najściślej z cytowanym już wyżej zdaniem p. H. Balka o odzyskaniu przez Hanzę i zakon lekkomyślnie pozostawionego Słowianom germańskiego obszaru zasiedlenia. Istotnie, do niedawna jeszcze utrzymywał się pogląd, jakoby szczepy słowiańskie

przywędrować miały ze wschodu w dorzecze Wisły i Odry dopiero po opuszczeniu tych ziem przez ludy germańskie w dobie tzw. wędrówek narodów, a więc gdzieś pomiędzy początkiem naszej ery a V stuleciem. Tezę tę zbijają wszakże uczeni polscy coraz silniejszymi argumentami, jakie zawdzięczamy nowym możliwościom badawczym po odzyskaniu niepodległości. Uczeni nasi wskazują mianowicie na znaleziska, pozostałe po ludach tzw. kultury łużyckiej, jaka występuje około r. 1400 przed Chrystusem na terytorium pomiędzy Łabą a Wisłą, by około r. 1200 przekroczyć na zachodzie koryto Łaby i Soły, na północy dotrzeć do Bałtyku, na południu objąć zasięgiem swym część Czech i Moraw, gdy wschodnią granicę tego terytorium kulturalnego stanowiła rz. Wisła. Na obszarze tym ludy kultury łużyckiej bytują do r. 500 przed narodzeniem Chrystusa mniej więcej, po czym w znaleziskach występuje pozorna luka, poprzez którą wszakże — jak to podkreśla prof. J. Kostrzewski — poszczególne zjawiska kultury łużyckiej dają się nawiązać do analogicznych zjawisk życia kulturalnego Słowian, których na tym samym terytorium znajdujemy w okresie wczesnohistorycznym. Na rzecz tezy naszej, iż ludy kultury łużyckiej są praojcami Słowian, świadczą ponadto fakty takie, jak utrzymanie się tego samego typu antropologicznego od młodszej epoki kamiennej do okresu wczesnohistorycznego, jak dalej istnienie już w okresie rzymskim nazw rodzimych (np. Wisła, Kalisz, Będargów) na ziemiach słowiańskich, gdzie przy tym nazw obcego pochodzenia w okresie wczesnohistorycznym nie spotykamy zupełnie — jak wreszcie brak dowodów, by ludy kultury łużyckiej wywędrować miały kiedykolwiek i dokądkolwiek ze swych pierwotnych siedzib — na co wskazuje prof. L. Kozłowski.

Terytorium kultury łużyckiej nie było zresztą wolne od najazdów germańskich, z których ostatni — w początkach naszej ery — był najazd Gotów na ziemie nad dolną Wisłą, gdzie ludność tubylczą stanowili wówczas Wendowie, a więc Słowianie — jak to ponad wszelką wątpliwość ustalił Ptolomeusz. Najazd ten zresztą, czy podbój, nie trwał długo: w II—IV st. po Chr. odciągają Gotowie na południe, nad Morze Czarne, „ad meliores terras" — jak to wiemy ze słów Jordanesa, który o rodakach swych mówi, że „gdy już wszystkie ziemstwa naokoło złupili i spustoszyli do szczętu, a wskutek tego nie mieli się już w co przyodziać ani czym przeżywić, wówczas zmuszali wodzów swych, by ich prowadzili dalej, na nową łupież".

Jeśli więc i inne najazdy germańskie, wcześniejsze czy późniejsze ten miały charakter, można by przyjąć za fakt dowiedziony, iż ludność słowiańska od długich stuleci była ludnością tubylczą na południowym wybrzeżu Bałtyku, gdzie w okresie wczesnohistorycznym, z początkiem

IX stulecia, siedziby jej ciągną się od dzisiejszej Kilonii na zachodzie aż do ujścia Wisły. Tam właśnie w połowie X w. „miasto o dwunastu bramach“ Wolin (Wołyń czy Wieluń) słynie ze swych doskonałych urządzeń portowych, obfitując — jak to podkreśla Adam Kremeński — w towary wszystkich narodów północnych, spośród których wymienić można ogień grecki. Tam, u ujścia Odry, słowiański Szczecin — ten sam Szczecin, gdzie dziś „das Bollwerk“ drukuje artykuły p. H. Balka — przepychem swych czterech świątyń pogańskich, pokrytych rzeźbami od wewnątrz i na zewnątrz, olśniewał niemieckich kronikarzy a jeden z nich, Herbord, zachwycając się tymi „wizerunkami ludzi, ptaków i zwierząt, tak wiernie oddanych w swych właściwościach, że zdają się oddychać i żyć“, zdumiewał się, że „na zewnętrznych ścianach żadna gwałtowność śniegów lub deszczów ulewnych nie przyćmiła ani nie zmazała kolorów“. Tam wreszcie, w miastach na wyspie Rugii, Saxo Grammaticus ze zdumieniem opisywał domy „piętrzące się w trzech oddziałach do góry“, a tak rzekomo skupione, że kamień spoza murów miejskich rzucony, nie padłby był na gołą ziemię.

Nadbałtyccy Słowianie byli też i panami Bałtyku, o czym p. Balk nie wspomina zupełnie. Król „wschodnich, potężnych na morzu Lutyków“ — jak mówi jedna z kronik niemieckich — wysłał w r. 1069 posiłki swe królowi Swenowi do Brytanii. W r. 1135 pomorski książę Racibor przewiózł na 250 okrętach nie tylko wojowników swych ale i 500 koni — wzbudzając tym zdumienie w całej ówczesnej Europie — do Konungahalli, najbogatszego miasta Norwegii i zdobył je mimo długiej obrony. W r. 1168 obotrycki Przybysław opanował bogate wyspy w kraju duńskim — jak to notuje Helmold.

Owo władztwo zachodniej Słowiańszczyzny na Bałtyku, jeśli zaczęło się w nieznanym nam bliżej okresie przeddziejowym, kończy się w XIII st. Mianowicie w połowie XII w. Adolf, władca Holzacji, zdobywa słowiańską Wagrię z miastami Starogardem (dziś Oldenburgiem) i Lubczą (Lubeką); w tym samym czasie mniej więcej księstwo brandenburskie na ziemiach Lutyków, ale bez dostępu do morza, dziedziczy po zmarłym Przybysławie — w myśl przedśmiertnego zapisu — Albrecht Niedźwiedź, władca marchii Północnej na lewym brzegu Łaby. Z końcem tegoż stulecia, w r. 1180 książęta zachodniego Pomorza, Bogusław i Kazimierz składają hołd cesarzowi Barbarossie, pozyskując w zamian tytuł książąt cesarstwa niemieckiego. Wreszcie w pierwszych latach w. XIII słowiański z rodu, ale już ochrzczony i nasiąkły wpływami niemieckimi, książę obotrycki Borwin-Henryk obejmuje rządy w ziemi ojczystej, początkowo pod zwierzchnictwem duńskim, by przez czas swego panowania szerzyć w niej wiarę chrześcijańską ale i niemczyć ją jednocześnie, co uwypukla

się przede wszystkim w zmianie nazwy księstwa obotryckiego na Meklemburgię.

Tymi kartami zamykają się dzieje walk słowiańszczyzny zachodniej, przez stulecia, bo od r. 800 mniej więcej, broniącej swej niepodległości, przeciw parciu niemieckiemu na wschód. W parciu tym trudno się dopatrzyć jakichkolwiek założeń ideologicznych, a najtrudniej bodaj szczytnego posłannictwa, jakim byłoby szerzenie chrześcijaństwa wśród pogańskich ludów słowiańskich. Utworzono wprawdzie diecezje na zhołdowanych zaledwie ziemiach Słowiańszczyzny, nie ustalając zresztą ich granic wschodnich, ale kroniki niemieckie, wymieniając nakładane na rzecz kościołów daniny i czynsze, nie wspominają o żadnej działalności misyjnej, wzmiankując tylko, że jedynie zrozumiała dla ludu — mowa słowiańska, traktowana była wówczas przez biskupów i zakonników niemieckich z nietajoną wzgardą. Jedynym wyjątkiem bodaj jest misja biskupa Ottona bamberskiego na szczecińskim Pomorzu, ta przecież — co podkreślić by tu należało z całym naciskiem — podjęta została z inicjatywy i na koszt naszego Bolesława Krzywoustego. Zresztą ów brak zapału na rzecz szerzenia wiary chrystusowej staje się zrozumiały w świetle upadku moralności we wczesnym średniowieczu niemieckim — upadku moralności, od którego nie wolne było i wyższe duchowieństwo, o którym m. in. mówi Albertus Magnus: „Ci, którzy są przełożeni kościołów, są po większej części złodzieje lub rozbójnicy, bardziej celnicy niż pasterze, bardziej zdziercy niż opiekuni, bardziej rzeźnicy niż stróże, bardziej burzyciele niż nauczyciele, bardziej zwodziciele niż przewodnicy; są ci to zwiastunowie Antychrysta i zgubiciele owiec chrystusowych...“ — Jeśli słowa te uzupełnimy cytatem z Adama Bremeńskiego, iż „cała Sławia wierzyłaby od dawien dawna, gdyby chciwość saksońska nie była na przeszkodzie“ — dojdziemy do jednego tylko wniosku, iż istotnym motywem niemieckiego parcia na zachodnią Słowiańszczyznę była chęć podboju „owych ziem, najlepszych mięsem, mąką, miodem, a tak wszelkimi dochodami napełnionych, że żaden kraj — jeśli wierzyć świadectwu arcybiskupa magdeburskiego Adelgota — równać się z nimi nie może“.

Nie inne też były impulsy podboju przez zakony niemieckie ziem pruskich, łotewskich i estońskich. Jaki był przy tym stosunek rycerstwa krzyżackiego do podbitych przez nie ziem pogańskich Prusów, jak i do najeżdżanej niejednokrotnie Litwy, zbyteczną byłoby rzeczą — jak sądzimy — obszerniej tu przypominać.

Mniej znamy natomiast politykę bałtycką państwa zakonnego. Przytoczmy więc może za L. Koczym, że zakon nie starał się nigdy stworzyć siły zbrojnej na morzu, a do wystawienia i utrzymywania floty na Bałtyku zobowiązał ostatniego wielkiego mistrza nie kto

inny tylko nasz król Zygmunt I. Nie dokonał też na Bałtyku niczego ani sam zakon — ciągnie dalej Koczy — ani jego dalecy protektorowie, cesarze niemieccy, a wskutek tych zaniedbań żywioł niemiecki, pozbawiony tego oparcia, jakie mu dawał zakon w w. XIV i XV, nie mógł stawić czoła szwedzkim najeźdźcom w dwu następnych stuleciach.

Szwecja — jak wiemy — zdobywa wówczas nie tylko wschodnie wybrzeże Bałtyku, ale i część niemieckiego Pomorza, rządy przy tym szwedzkie na ziemiach zdobytych były tak biegunowo różne od rządów niemieckich, że nie pozwalają na stapianie obu tych, tak bardzo odmiennych psychik narodowych, w jedno pojęcie żywiołu germańskiego, jak chciałby to uczynić p. H. Balk.

Przypomnijmy tu więc, że przyłączenie z końcem XIII w. Finlandii do królestwa szwedzkiego nie ma charakteru podboju, bo choć osiada w przyłączonej prowincji rycerstwo szwedzkie, przecież stanowiska biskupa, sędziów i urzędników administracyjnych pozostają w rękach Finów, a włościaństwo fińskie nie staje się nigdy pańszczyźnianym chłopstwem, gdy pańszczyźniane chłopstwo Inflant sprzedawane być mogło jak bydło przez niemieckich baronów. W połowie XVI w. pod rządami szwedzkimi drukowane są pierwsze książki w jęz. fińskim, w sto lat później zaś zakłada Szwecja uniwersytety zarówno w fińskim Turku jak i w Tartu (Dorpacie) w ówczesnych, zdobytych na Polsce, Inflantach. Uniwersytety te staną się następnie ogniskami odrodzenia narodowego fińskiego i estońskiego, a okres panowania szwedzkiego nad Bałtykiem przetrwa aż dotąd w pamięci ludu pod nazwą „dobrych szwedzkich czasów".

Przyjdzie po nim okres ucisku moskiewskiego na wschodnich wybrzeżach Bałtyku, gdy w początkach w. XVIII Rosja zdobywa na Szwecji Estonię, Inflanty, Ingrię oraz część Karelii, wyrąbując sobie „okno na Europę", rozszerzone następnie rozbiorami Polski i zdobyciem Finlandii w pierwszych latach XIX w. Od tej chwili południowe wybrzeże Bałtyku znajduje się we władaniu Niemiec; wschodnie — pod panowaniem Rosji.

Reasumując, przypomnieć by można raz jeszcze co następuje: Bałtyk, a ściślej południowe jego wybrzeże, było w posiadaniu Słowian zachodnich niewątpliwie od II w. po Chr., gdy Ptolomeusz nazywa morze to Zatoką Wenedzką — poprzez wiek IX, gdy żeglarz anglosaski Wulfstan zdaje sprawę ze swej podróży „wzdłuż ziem słowiańskich" od Haedum (dziś Szlezwiku) do jez. Truso (w okolicach Elbląga) i aż po w. XII, gdy ludy zachodnio-słowiańskie tracą swą niepodległość. Przejściowo władztwo nad Bałtykiem chwyta w swe ręce Dania, zdobywając w połowie XII w. naprzód ujście Odry z w. Rugią, narzucając dalej swą zwierzchność całej Słowiańszczyźnie od Łaby po Wisłę, a wreszcie się-

gając po w. Ozylię i południowe wybrzeże Zatoki Fińskiej z twierdzą Tallinem. Władztwo duńskie kończy się zresztą w pierwszej połowie XIII w., ustępując miejsca niemieckiemu. Nie jest ono jednak bynajmniej tak jednolite, jak je przedstawiał autor cytowanego przez nas artykułu. Na wodach bałtyckich panuje Hanza, a więc związek miast handlowych, początkowo słowiańskich, niemczących się następnie w ciągu XIII i XIV st. — Hanza przy tym żadnej polityki „narodowej" niemieckiej nie prowadziła, jak o tym już wspominaliśmy. Co do wybrzeży południowo-bałtyckich, to te znalazły się w rękach niemieckich z chwilą przekształcenia księstw słowiańskich na lenna Rzeszy oraz z chwilą podboju południowo-wschodnich wybrzeży Bałtyku od Łaby po Narowę przez państwa zakonne, dążące do wynarodowienia ziem podbitych i częściowo zamierzenia te osiągające. Władztwo zakonów niemieckich na wybrzeżach Bałtyku, rozpoczynające się w pierwszej połowie XIV w., trwa do połowy XVI w., ustępując miejsca polskiemu na południu i szwedzkiemu na północy. Szwecja z kolei dążąc do opanowania całego Bałtyku, niezależnie od posiadanych zawsze wybrzeży zachodnio-północnych, rozpoczyna w połowie XII w. podbój Finlandii, zajmuje następnie w w. XVI Estonię, w połowie XVII w. pozyskuje tzw. Przednie Pomorze z w. Rugią a wkrótce potem zdobywa na Polsce znaczną część Inflant. Wreszcie władztwo szwedzkie, jeśli chodzi o Bałtyk północno-wschodni, ustępuje miejsca rosyjskiemu w w. XVIII i XIX. W tym samym też czasie w wyłączne posiadanie żywiołu niemieckiego przechodzi południowe wybrzeże Bałtyku, gdzie lenno polskie, niegdyś księstwo pruskie, jednoczy się z Brandenburgią pod wspólnym berłem Hohenzollernów, by w r. 1701 przybrać tytuł królestwa a w r. 1849 podjąć z całą energią budowę marynarki wojennej i floty handlowej. Ten stan rzeczy trwa do r. 1918, gdy w wyniku wielkiej wojny europejskiej nad brzegi Bałtyku powróciły wszystkie ludy autochtoniczne, odsunięte od nich przez obce podboje. Jedyny wyjątek śród nich stanowią ziemie zachodniej Słowiańszczyzny i pogańskich Prusów, wynarodowione przez podbój niemiecki.

Parę słów przy tym należało by poświęcić polityce polskiej na Bałtyku. Najpiękniejsze karty w jej dziejach zapisane zostały przez Mieszka I, a potem Bolesława Chrobrego i Krzywoustego, gdy tworzące się dopiero państwo polskie utwierdzało swój stan posiadania od ujścia Odry do ujścia Wisły, a więc na wybrzeżu 350-kilometrowym, pięćkroć prawie dłuższym niż nasze obecne. Wybrzeże zachodnio-pomorskie, od Odry do Łaby, traci jednak Polska dzielnicowa już raz na zawsze z chwilą hołdu, złożonego przez książąt szczecińskich Fryderykowi Barbarossie; wschodnio-pomorskie zaś, a więc gdańskie przejściowo w r. 1308, by odzyskać je następnie w wyniku wojny 13-letniej mocą pokoju toruń-

skiego w r. 1466. W tym samym roku państwo zakonne staje się lennem Polski, której granica morska rozciąga się w w. XVI aż po estońską Parnawę.

To tak rozległe wybrzeże — od Słupi do Parnawy, mierzące ponad 1 000 km bez zatok i półwyspów — w większości należące do krajów lennych, nie dawało przecież państwu polskiemu żadnych prawie korzyści, ani militarnych, ani gospodarczych. Jedynym nieomal dostępem Polski do morza był Gdańsk, obcy etnicznie ale solidaryzujący się zawsze z polityką polską, w myśl własnych, przede wszystkim gospodarczych, korzyści. Polityczny program morski państwa polskiego, polegający na zachowaniu dostępu do morza na równi z innymi, reprezentowali nieliczni monarchowie, a zwłaszcza Zygmunt August, Władysław IV, nawet Jan Kazimierz. Niestety jednak program ten nie znajdował nigdy należytego poparcia ani wśród szlachty, ani wśród możnowładztwa, nęconych przede wszystkim przez żyzne stepy ukrainne. „I to jest jedyny ciężki grzech nasz dziejowy wobec Prus Królewskich — pisze Wł. Konopczyński — żeśmy za mało dbali o tę drogę oddechową całego organizmu państwowego...“

Błąd ten naprawiony przecież został przez Polskę odrodzoną, która twardym wysiłkiem przekształciła pustką stojący i jakże szczupły odcinek wybrzeża w swą najintensywniej pracującą granicę gospodarczą z całym światem. W jednym tylko nie odstępuje obecne państwo polskie od dawnego programu Polski przedrozbiorowej: chce, by z dostępu do niczyich w zasadzie wód morskich, korzystać mogło w miarę swych potrzeb i zdolności każde z państw, leżących nad Bałtykiem. W myśl postulatów polskich Bałtyk nie może więc być morzem germańskim, ani tym bardziej niemieckim.

* * *

Uwagi nasze na temat Bałtyku można by na tym zamknąć, gdyby nie zasługujący na skarcenie wyskok p. Hermana Balka. W konkluzjach mianowicie, jakimi p. H. Balk opatruje swe rozważania na temat germańskości Morza Bałtyckiego i ziem, nad nim leżących, czytamy, iż aktualna polityka III Rzeszy, polegająca na tworzeniu osi Rzym-Berlin, ma być szańcem przeciwbolszewickim. Z tezą tą można by się zgodzić z tym wszakże zastrzeżeniem, iż p. H. Balk nie będzie identyfikował zachodniej Słowiańszczyzny z azjatyzmem, który utożsamia z bolszewizmem. W konkluzjach bowiem, o jakich tu mowa, czytamy:

„...Z odmarszem szczepów germańskich w czasie wędrówek narodów, południowe terytorium nadbałtyckie, fatalnie opróżnione, napełniło się,

częściowo zresztą tylko, Słowianami dopóty jednak tylko, dopóki krew niemiecka lekkomyślnie oddanego obszaru nie odzyskała. Po krótkim intermezzo, od r. 1140 Polski nad Bałtykiem nie było. Dopiero po ćwierćtysiącu lat, po zjednoczeniu Polski z Litwą nastąpiło ponowne przełamanie. Ale mimo pokonania zakonu niemieckiego w r. 1410 nie stała się Polska państwem bałtyckim (tu następuje cytata ze St. Srokowskiego, wykazująca, że praca na morzu jest aż dotąd Polsce obca)... Ważne jest mianowicie w tym stanie rzeczy uznanie, że w rozstrzygających momentach dziejów świata, Słowiańszczyzna, z wolą czy wbrew swej woli, była strażą przednią, umożliwiającą Azji pochód na Europę. Od r. 1237 do 1480 nad Rosją panowali Mongołowie. W r. 1410 poza Polską i Litwą istniał potworny nacisk tej zmongolizowanej azjatyckiej Rosji. Pod Tannenbergiem w r. 1410 zakon niemiecki padł w ofierze u progu Europy. Zachód został uratowany, gdy w r. 1914 Azja od Europy ponownie została odparta.“

I dalej:

„Wiemy, że panslawizm czasów przedwojennych był tylko maską na azjatycką mordę (sic!). Niestety, mamy dziś całkowite powody po temu, by dzisiaj znowu stać na straży. Bolszewizm pracuje z zaciętością i wyrafinowaniem wręcz przejmującym zgrozą, by ludy zachodnio-słowiańskie od zewnątrz uczynić gotowymi do szturmu. Jego najbardziej niezawodnym towarzyszem broni jest przy tym całe wschodnio-europejskie żydostwo“.

W zacytowanych powyżej konkluzjach p. H. Balka nie ma słowa prawdy. Pomijając czasy przeddziejowe, które mogą być sporne, wykazaliśmy już, jaki był stosunek zachodniej Słowiańszczyzny do Bałtyku i ile trwał stuleci. Co do Polski, to istniała ona nad Bałtykiem i po utracie suwerenności nad Pomorzem szczecińskim, a że dostęp nasz do morza po r. 1466 ogniskował się w niemieckim etnicznie Gdańsku, nie znaczy to nic, skoro ów niemiecki Gdańsk sam się od r. 1410 dobijał o wyzwolenie spod władzy krzyżackiej, skoro w r. 1793 bronił się z rozpaczą w sercu przeciw wojskom króla pruskiego, a wreszcie w r. 1815 zabiegał na drodze dyplomatycznej o związek z tworzonym wówczas Królestwem Polskim.

Nie jest również prawdą, co mówi p. H. Balk, by w rozstrzygających momentach dziejowych Słowiańszczyzna miała być strażą przednią Azji w jej pochodzie na Europę. W r. 1410 nie było bynajmniej poza Polską i Litwą nacisku owej zmongolizowanej Rusi, bo parcie Rusi moskiewskiej ku zachodowi rozpoczyna się dopiero za czasów Iwana Groźnego, a walka pomiędzy państwem Jagiellonów a zakonem miała zupełnie odmienny charakter aniżeli ten, jaki by jej chciał nadać p. H.

Balk. Jaki, najlepiej o tym pouczyć mogłyby p. H. Balka traktaty mistrza Pawła Włodkowica z Brudzenia, złożone na soborze konstancjańskim i jego polemika z przedstawicielem zakonu, Janem Falkenbergiem. Nie przez zachodnią Słowiańszczyznę wprowadzona została owa nasiąknięta azjatyzmem Rosja do środkowej Europy, ale utorowały tam jej dostęp rozbiory Polski, zainicjowane przez króla Prus Fryderyka Wielkiego. Wreszcie nie w r. 1914 uratowany został Zachód przed zwycięskim aż do Wisły pochodem bolszewickim, boć r. 1914 niczego nie rozstrzygnął, a właśnie po tej dacie rzucony został — bynajmniej nie polskimi rękoma — posiew komunistycznych ziarn na tatarsko-bizantyjską glebę Moskwy oraz takie później z opanowaną przez komunizm Moskwą układy, które do minimum redukowały hipotetyczną czysto państwowość polską. Drogę ku zachodowi zagrodził pułkom bolszewickim dopiero rok 1921, wówczas właśnie, gdy w pewnym dobrze znanym panu Balkowi państwie wieszczbiono rychły upadek sezonowej — jak się zdawało — Rzeczypospolitej, a i po roku 1921 trwała jeszcze przez szereg lat przyjaźń, zawarta w Rapallo, pomiędzy owym dobrze znanym p. Balkowi państwem, a Związkiem sowieckim, jak i ścisła współpraca wojskowa obu tych państw.

Panslawizm wreszcie, który stanowić miał — wedle dystyngowanych określeń p. H. Balka — maskę, skrywającą azjatyzm, tworzony był *ad usum Russiae imperatoris*, na polskim wszakże gruncie nie znajdował nigdy żadnego oddźwięku.

Wszystkie te prawdy historyczne zbyt dobrze znane są p. H. Balkowi, byśmy go tu o nich mieli przekonywać. Wypada tylko wyrazić żal, że prze naczając je i wypaczając, nie idzie p. Balk po linii, wytkniętej przez kierownictwo oficjalnej polityki Trzeciej Rzeszy. Toteż kierownictwo to powinnoby skarcić bardzo indywidualistyczne wybryki autora zacytowanego przez nas artykułu.

BOLESŁAW POLKOWSKI

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI W ROKU 1936.

W roku 1936 handel światowy po raz pierwszy uległ odprężeniu po olbrzymiej zniżce obrotów towarowych, która była znamienna w dobie ostatniego kryzysu. Ogólno-światowy handel w swej wartości w roku 1936 stanowi w przywozie 37% wartości przywozu z roku 1929 i w wywozie — 38% wartości wywozu z r. 1929. Najniższy punkt obrotów światowych odnosi się do roku 1934, gdy ogólna wartość przywozu stanowiła 34% przywozu światowego 1929 r., ogólna wartość wywozu — 35% wartości wywozu w r. 1929.

Na tle ogólnego, jeszcze nieznacznego wprawdzie, ożywienia w obrotach światowych handel zagraniczny Polski w roku 1936 okazał poprawę, wyrażającą się wzrostem wartości zarówno wywozu, jak i przywozu do Polski. Rok ten jest jakby zwrotem ku poprawie sytuacji Polski w dziedzinie handlu zagranicznego, który dotąd stale z roku na rok malał. Wartość obrotu towarowego Polski z zagranicą w roku 1936 przewyższa wartość obrotu w każdym z czterech lat poprzednich, jest jednak niższa od wartości obrotu w roku 1931, a znacznie niższa od obrotów w roku 1929.

W stosunku do wartości obrotów w roku 1929 przywóz Polski wynosi w r. 1936 zaledwie 32%, jest wyższy od 26%, które się odnosiły do roku 1934, punktu najniższego w przywozie do Polski. Wartość wywozu w r. 1936 w stosunku do wywozu z r. 1929 równa się 36%, wobec 33% — punktu najniższego w r. 1935.

Liczbowe dane, dotyczące obrotu Polski z zagranicą w okresie lat 15 przedstawia tablica 1.

W ogólnym efekcie piętnastu lat handel zagraniczny Polski daje saldo ujemne, wynoszące 737 milionów złotych. Saldo to w okresie ostatnich 7 lat stale się zmniejsza, jednakże ogólnie biorąc ciąży ono poważnie na życiu gospodarczym naszego kraju.

Należy również zaznaczyć, że saldo bilansu handlowego od 3 lat stale się zmniejsza. W roku 1934 wynosiło jeszcze 177 milionów złotych,

w roku 1935 zmalało do 65 milionów złotych, a w roku 1936 do 23 milionów złotych. Zmniejszenie się dodatniego bilansu salda handlowego nastąpiło wskutek szybszego wzrostu wartości przywozu, niż wywozu. W niektórych miesiącach 1936 r. bilans handlowy kształtował się ujemnie.

Tablica 1

Handel zagraniczny Polski według lat

(w milionach złotych)

Lata	Wywóz	Przywóz	Salda
1922	1 127	1 454	— 327
1923	2 056	1 920	+ 136
1924	2 177	2 542	— 365
1925	2 188	2 755	— 567
1926	2 246	1 549	+ 607
1927	2 515	2 892	— 377
1928	2 508	3 362	— 854
1929	2 813	3 111	— 298
1930	2 433	2 246	+ 187
1931	1 879	1 468	+ 411
1932	1 084	862	+ 222
1933	960	827	+ 133
1934	976	799	+ 177
1935	925	860	+ 65
1936	1 026	1 003	+ 23
Ogółem za 15 lat	26 913	27 650	— 737

Znaczne zmniejszenie się salda bilansu handlowego nie należy do objawów pomyślnych. Jednak zjawisko to nie jest groźne dla życia gospodarczego Polski, gdyż zmniejszenie się dodatniego salda bilansu handlowego jest wynikiem wzrostu przywozu, a nie spadku wywozu. Wzrost przywozu nastąpił wskutek zwiększonego zapotrzebowania na surowce techniczne, co pozostaje w związku z polepszeniem się koniunktury gospodarczej wewnątrz kraju. Poza tym należy zauważyć, że zmniejszenie się dodatniego salda bilansu handlowego pozostaje w związku z otrzymaniem przez Polskę kredytów zagranicznych. W latach 1927 i 1928, kiedy wpłynęły do Polski transze dolarowej pożyczki stabilizacyjnej i pożyczek dolarowych m. st. Warszawy i Śląska, saldo bilansu handlowego Polski kształtowało się wybitnie ujemnie. Spodziewać się więc można, że saldo bilansu handlowego za rok 1937 kształtować się może również ujemnie.

Po ustaleniu ogólnego stanu handlu zagranicznego Polski, przejdziemy do zbadania zagadnienia bardziej szczegółowo, a mianowicie sięgnijmy do struktury obrotu Polski z zagranicą i do jego geograficznych kierunków. Ogólny wywóz towarów z Polski w r. 1936 wynosi 12 958 tys. ton o wartości 1 026 milionów złotych, wobec 13 442 tys. ton i 925 milionów złotych w roku 1935. Wywóz zatem zmalał ilościowo, wartościowo zaś wzrósł. Zjawisko to świadczy o tym, że ciężar gatunkowy naszego eksportu podnosi się. Tym „ciężarem gatunkowym" jest wartość przeciętna jednej tony towarów, wywożonych względnie przywożonych. Otóż wartość przeciętna tony towarów wywożonych w r. 1936 stanowi 79 zł, podczas gdy w r. 1935 stanowiła 69 zł, a w r. 1934 — 67 zł.

Podniesienie się wartości przeciętnej tony wywozu z jednej strony jest wynikiem wzrostu cen światowych, z drugiej zaś strony, co niewątpliwie świadczy korzystnie o naszej ekspansji handlowej, jest spowodowane uszlachetnieniem wywozu tj. zwiększeniem udziału w wywozie artykułów bardziej wartościowych.

Spośród artykułów wywożonych przez Polskę w porównaniu z rokiem 1935, niektóre okazały wzrost w wywozie, mniej zaś zmalało w wywozie. Zmniejszenie lub zwiększenie wywozu poszczególnych artykułów klasyfikujemy tu w relacji wartościowej, nie zaś w relacji ilościowej. Tablice 2 i 3 przedstawiają wykaz towarów, których wywóz wzrósł i których wywóz zmalał.

W wywozie zaznaczył się najbardziej wzrost następujących towarów (w kolejności wzrostu): szynki w opakowaniu hermetycznym — o 23 miliony zł, jęczmień — o 12 miln zł, masło — o 10 miln zł, trzoda chlewna — o 10 miln zł, bale, deski i łaty — o 11 miln zł, mięso — o 10 miln zł, len i odpadki — o 8 miln zł, mąka żytnia — o 6 miln zł, pszenna również o 6 miln zł, żelazo i stal — o 5 miln zł, poza tym inne artykuły, których wzrost wartości wywozu był mniejszy od 5 miln zł.

Wśród towarów, których wartość wywozu zmalała w r. 1936 w stosunku do r. 1935, wymienić należy: żyto — o 10 miln zł, rury żelazne i stalowe o 9 miln zł, papierówka — o 6 miln zł, cukier — o 5 miln zł, itd.

Tak się przedstawia ogólna charakterystyka sytuacji wywozu towarów z Polski. Szczegółowe omówienie uważamy za zbędne, gdyż czytelnik z łatwością sam wyciągnie potrzebne wiadomości z przejrzystych tablic. Przechodzimy do omówienia przywozu do Polski. Otóż w r. 1 936 przywieziono do Polski ogółem 3 066 tys. ton towarów o wartości 1004 miln zł, wobec 2 573 tys. ton towarów o wartości 681 miln zł. Zaznaczył się więc wzrost w przywozie zarówno w odniesieniu do ilości towarów, jak i do ich wartości. Jeżeli chodzi o wartość przeciętną jednej tony towarów przywożonych do Polski, to zaznaczyć należy, że jest ona znacznie

Tablica 2

Towary, wywóz których wzrósł

(Klasyfikowano według wzrostu wartości wywozu).

Towary	Waga w 1000 ton			Wartość w miln. zł		
	1934	1935	1936	1934	1935	1936
Pszenica	79	69	69	14,5	8,9	11,4
Jęczmień	265	285	377	35,9	33,3	45,7
Owies	26	90	98	3,0	10,6	11,3
Groch	14	17	24	4,5	5,9	6,3
Fasola	8	16	21	3,0	5,5	6,5
Wyka, peluszka	16	10	17	3,1	2,6	3,6
Nasiona koniczyny	6	4	6	8,7	5,3	8,8
Nasiona buraków cukrowych	7	4	7	8,5	5,8	7,2
Nasiona i owoce oleiste . . .	8	9	13	4,5	4,2	5,6
Mąka pszenna	16	66	103	2,1	7,4	13,0
Mąka żytnia	99	97	152	8,8	9,0	14,8
Ryż	7	9	10	1,6	2,2	2,5
Ziemniaki świeże	25	28	49	1,7	2,4	4,5
Chmiel	2	2	3	8,0	4,4	5,1
Wiklina	4	3	4	1,4	1,0	1,4
Konie . . . . . *1000 sztuk*	*15*	*8*	*11*	3,0	2,0	4,2
Trzoda chlewna . *1000 sztuk*	*155*	*151*	*197*	17,5	16,0	26,1
Gęsi . . . . . . *1000 sztuk*	*628*	*338*	*807*	3,4	1,8	4,5
Mięso	4	7	13	3,5	7,5	17,4
Ptactwo bite	2	1	2	3,7	2,4	3,8
Bekony	24	20	19	46,7	39,0	39,0
Jaja ptactwa	21	23	24	23,5	26,8	27,7
Masło	4	5	11	8,9	10,2	20,6
Pierze i puch ptasi	2	1	2	6,3	4,7	8,1
Koks	363	306	357	11,2	9,4	10,9
Gazolina, benzyna	56	41	49	7,3	5,4	7,1
Szynki w opakow. hermet. .	2	4	11	6,1	10,0	32,8
Karbid	4	7	10	1,3	1,9	2,4
Biel cynkowa	4	6	6	2,4	2,7	2,9
Skóry surowe	3	4	3	4,8	7,1	8,1
Tkaniny wełniane, półwełniane	2	2	2	10,2	9,1	10,4
Tkaniny bawełniane	1	1	1	3,3	2,1	3,6
Len i odpadki	7	14	22	5,0	15,0	23,3
Szmaty	6	7	9	2,1	2,6	4,0
Kłody, dłużyce	371	258	275	19,8	13,2	17,7
Bale, deski, łaty	906	775	953	94,5	77,2	87,7
Fryzy dębowe	20	28	29	3,4	4,2	4,4
Klepki nie obrobione .	12	12	12	2,0	2,1	2,2
Celuloza	4	4	4	0,6	0,6	0,7
Tektura, papier	7	10	15	2,7	4,1	6,1
Żelazo i stal	93	108	142	20,6	18,9	23,9
Blacha żelazna i stalowa . .	39	31	50	13,7	10,7	13,0
Cynk i pył cynkowy	67	59	65	26,7	23,0	25,6
Blacha cynkowa	5	6	8	2,4	2,8	3,7
Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny	4	3	3	9,3	6,1	7,2

oraz szereg towarów w ilości mniejszej.

Tablica 3

Towary, wywóz których zmalał

(Klasyfikowano według wartości wywozu).

Towary	Waga w 1000 ton			Wartość w miln. zł		
	1934	1935	1936	1934	1935	1936
Żyto	454	414	277	44,3	43,6	33,6
Bydło rogate . . *1000 sztuk*	*7*	*15*	*10*	2,2	4,3	3,4
Szynki pytlowane	2	1	1	3,3	1,9	1,2
Węgiel	9 880	8 906	8 362	158,0	131,1	129,9
Benzol	12	13	13	5,4	5,6	5,5
Nafta	31	30	20	2,9	2,7	1,9
Oleje naftowe	61	47	40	6,1	4,4	3,5
Parafina	19	19	11	10,9	8,5	4,6
Cukier	101	107	62	12,7	12,4	7,4
Otręby i makuchy	37	30	17	4,2	3,7	1,9
Soda	7	9	7	1,9	2,0	1,1
Siarczan amonu	41	56	33	5,2	7,0	4,1
Nawozy	82	123	120	10,6	12,7	11,7
Skóry futrzane	1	1	1	7,8	7,8	7,3
Przędza wełniana	1	1	1	11,1	11,5	11,0
Przędza bawełniana	1	0	0	2,9	1,2	1,0
Bielizna, odzież, konfekcja	2	2	2	9,5	10,2	8,0
Papierówka	352	336	123	11,3	10,8	4,8
Kopalniaki	45	52	30	1,6	1,9	1,4
Podkłady kolejowe	157	135	123	14,5	10,0	8,8
Deszczułki, posadzka	3	5	4	1,6	2,0	1,4
Forniery i dykty	43	56	54	18,0	22,3	21,9
Meble gięte	3	5	5	5,9	7,2	7,1
Surowiec żelaza	12	9	9	2,2	2,3	2,0
Szyny kolejowe	62	49	27	13,1	10,1	7,0
Drut żelazny i stalowy	12	14	11	2,7	2,3	2,1
Rury żelazne i stalowe	36	35	27	22,4	16,7	8,0
Naczynia blaszane i emaliow.	1	2	1	1,9	3,2	1,7

oraz szereg towarów w ilości mniejszej.

Uwaga: Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi, np. jeżeli handel zagraniczny wyrażony jest w miln. zł, znak 0 oznacza, że handel w danym wypadku nie osiąga 0,5 miln. zł.

wyższa od wartości przeciętnej jednej tony towarów wywożonych z Polski. W roku 1936 wynosi ona mianowicie 327 zł, wobec 335 zł w r. 1935 i 313 zł w r. 1934. Zmniejszenie się wartości przeciętnej tony przywozu w r. 1936 nie ma większego znaczenia gospodarczego. Charakteryzując ogólnie przywóz towarów do Polski, stwierdzić należy, że nastąpił poważny wzrost przywozu surowców technicznych w związku z ożywieniem życia gospodarczego Polski. Jak z tablic 4 i 5 wynika, szereg artykułów wykazuje wzrost przywozu, niewielka zaś część artykułów — spadek w przywozie. Największy wzrost w przywozie odnosi się do następujących artykułów w stosunku do r. 1935: wełna owcza surowa — o 22 miln zł, bawełna i odpadki — o 13 miln zł, żelastwo (złom) — o 11 miln zł, maszyny elektryczne, aparaty i przyrządy — o 9 miln zł, szmaty — o 9 miln zł, skóry futrzane — o 8 miln zł, skóry surowe — o 7 miln zł, tłuszcze i oleje roślinne i zwierzęce — o 6 miln zł, samochody — o 6 miln zł, nawozy sztuczne — o 5 miln zł. Poza tym nastąpił wzrost przywozu szeregu artykułów, jak w tabl. 4. Lista towarów, których przywóz zmalał, wykazuje, że żaden z towarów w stosunku do r. 1935 nie zmalał więcej niż 4 miln zł. Najpoważniejsze zmniejszenie dotyczy kopry, pomarańcz i cytryn. Zmniejszenie pozostałych towarów jest bardzo nieznaczne.

Przejdźmy z kolei do następnego zagadnienia, a mianowicie do kierunków wywozu i przywozu towarów, będących przedmiotem obrotu towarowego Polski z zagranicą. Otoż w geografii naszego handlu zagranicznego nastąpiło przestawienie zwrotnicy. Jako akt „przestawienia tej zwrotnicy“ z jednej strony należy uważać zwiększenie procentowe udziału krajów zamorskich w obrotach handlowych Polski z zagranicą, oraz systematyczne przerabianie opinii polskiej gospodarczej w kierunku ekspansji towarowej do krajów wytwarzających surowce i nawiązanie z nimi bezpośredniego kontaktu z pominięciem kosztownego pośrednictwa państw obcych.

W liczbach bezwzględnych wywóz do Europy i do krajów zamorskich w milionach złotych przedstawia się następująco:

Kierunki wywozu	1933	1934	1935	1936
Do krajów europejskich	885	848	783	869
Do krajów zamorskich	75	127	142	157

Tablica 4

Towary, przywóz których wzrósł

(Klasyfikowano według wartości przywozu).

Towary	Waga w 1000 ton			Wartość w miln. zł		
	1934	1935	1936	1934	1935	1936
Nasiona i ziarna oleiste	60	28	30	13,3	6,7	9,0
Ryż	44	47	55	6,8	8,4	10,0
Winogrona	5	6	5	3,2	2,7	2,9
Orzechy	13	2	1	5,0	2,0	2,0
Kakao	7	7	7	5,1	5,0	5,9
Śledzie świeże i solone	40	46	52	13,6	16,0	19,4
Rudy żelazne	209	304	413	6,5	6,9	9,7
Rudy manganowe	38	63	57	1,5	1,9	2,5
Rudy cynkowe	101	64	73	6,4	4,7	4,8
Tłuszcze i oleje rośl. i zwierz.	27	20	27	15,4	13,1	19,3
Wina	2	2	3	2,4	2,7	3,0
Tytoń i wyroby tytoniowe	9	8	6	22,4	20,6	23,2
Barwiki syntetyczne i prod. pośrednie	1	4	6	8,8	7,2	10,7
Garbniki (bez drewna garbarskiego)	17	17	21	5,6	6,2	8,7
Olejki eter. esencje, perfum. i kosm.	0	0	0	3,7	4,6	4,8
Nawozy	102	69	179	4,9	3,1	8,5
Skóry surowe	26	28	25	32,7	33,1	39,7
Skóry wyprawione	1	1	1	10,0	10,2	11,1
Skóry futrzane	3	3	3	25,0	25,0	32,6
Wełna owcza surowa	} 15	15	19	} 56,1	35,5	57,6
Wełna owcza prana		3	4		14,2	19,0
Odpadki wełniane	1	2	2	6,1	6,8	9,6
Wełna owcza czesana	3	2	2	20,1	16,5	16,9
Przędza wełniana	0	0	1	3,9	5,6	10,2
Tkaniny wełniane, półwełn. odzieżowe	0	0	0	1,8	2,1	2,4
Bawełna i odpadki	68	67	74	112,8	114,5	127,0
Przędza bawełniana	1	1	2	12,2	9,7	10,8
Tkaniny bawełniane	1	1	1	7,0	7,7	9,2
Juta i odpadki	11	15	16	4,4	6,8	7,5
Szmaty	20	20	24	11,2	13,8	23,0
Kauczuk surowy i myty	5	4	5	7,9	7,0	9,8
Opony, obręcze, dętki	1	1	1	4,7	4,1	4,4
Celuloza	8	8	10	2,8	2,7	3,4
Surowiec żelaza	3	3	5	1,8	2,3	3,7
Żelastwo	308	360	451	23,0	26,3	37,1
Żelazo i stal	27	35	44	7,7	9,7	11,1
Blacha żelazna, stalowa	2	2	3	1,2	1,1	1,7
Cyna technicznie czysta	1	1	1	4,7	5,5	7,2
Miedź, blacha miedziana	11	13	15	10,8	11,5	16,1
Silniki tłokowe, lokomobile, turbiny	} 1	0	1	} 6,9	4,0	4,0
Obrabiarki do metali, maszyny fornierskie		1	2		5,7	8,6
Maszyny włókiennicze	2	1	3	5,3	4,4	7,6
Elektr. maszyny, aparaty, przyrządy	1	1	2	18,5	21,8	31,0
Sprzęt elektrotechniczny	2	3	4	3,7	4,8	6,3
Samochody	0	1	2	1,3	4,7	10,6

oraz szereg towarów o ilości mniejszej.

Tablica 5

Towary, przywóz których zmalał

(Klasyfikowano według wartości przywozu).

Towary	Waga w tys. ton			Wartość w miln. zł		
	1934	1935	1936	1934	1935	1936
Kopra	41	26	10	10,6	8,0	3,9
Jabłka świeże	3	3	1	1,6	1,8	0,7
Śliwki	9	9	10	5,4	5,6	4,7
Pomarańcze i cytryny . . .	16	46	35	6,5	20,8	16,9
Kawa	7	6	6	10,7	8,1	7,6
Herbata	2	2	2	6,0	6,0	5,9
Korzenie	2	2	1	2,5	2,1	1,6
Materiały roślin. do plecenia i wyściełania	6	7	6	2,7	2,9	2,6
Trzewia, pęcherze	1	1	1	3,0	3,9	2,5
Węgiel i koks	144	165	161	4,2	4,3	4,2
Środki farmaceutyczne, opatrunkowe, lekarstwa . . .	0	0	0	5,4	7,2	6,9
Tektura, papier, karton . . .	6	11	8	6,7	8,8	7,9
Książki i wytwory graficzne .	1	1	1	7,9	7,9	6,3
Szkło, wyroby szklane . . .	5	6	5	3,0	3,4	3,3
Aluminium, blacha alumin. .	1	1	1	2,0	3,0	2,8

oraz szereg towarów o ilości mniejszej.

W relacji zaś procentowej, stosunek ten wygląda następująco:

Kierunki wywozu	1933	1934	1935	1936
Do krajów europejskich	92	87	85	85
Do krajów zamorskich	8	13	15	15
Razem	100	100	100	100

Z tych kilku liczb, tak wiele mówiących, widzimy, że nasz wywóz do krajów pozaeuropejskich wzrósł w okresie 3 lat przeszło dwukrotnie, dzięki zwiększeniu wywozu naszego do Stanów Zjednoczonych, Argentyny, Egiptu, Indyj Brytyjskich. Niestety jednak dał się zauważyć spadek wywozu do Chin, Kanady i Palestyny.

Sytuację wywozu z Polski do poszczególnych państw podaje nam tabl. 6 zarówno w liczbach bezwzględnych — w milionach złotych, jak i w liczbach względnych — w odsetkach.

Tablica 6

Wywóz towarów z Polski według krajów przeznaczenia

Kraje	miliony zł				%%			
	1933	1934	1935	1936	1933	1934	1935	1936
Świat ogółem	**960**	**976**	**925**	**1026**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Europa ogółem	**885**	**848**	**783**	**869**	**92,2**	**86,9**	**84,6**	**84,7**
Anglia	185	192	181	222	19,2	19,7	19,6	21,6
Austria	56	57	59	59	5,8	5,8	6,4	5,7
Belgia	47	58	57	84	4,9	6,0	6,2	8,2
Bułgaria	1	3	2	5	0,1	0,3	0,2	0,5
Czechosłowacja	48	50	53	49	5,0	5,2	5,7	4,8
Dania	29	31	28	26	3,0	3,2	3,0	2,6
Estonia	2	2	2	2	0,2	0,2	0,2	0,2
Finlandia	14	12	16	17	1,5	1,3	1,7	1,7
Francja	53	41	33	44	5,5	4,2	3,5	4,3
Grecja	4	4	6	7	0,4	0,4	0,7	0,7
Hiszpania	12	9	16	7	1,3	0,9	1,7	0,7
Holandia	54	40	35	46	5,7	4,1	3,8	4,5
Irlandia	9	15	3	2	0,9	1,5	0,3	0,1
Islandia	1	1	1	1	0,1	0,0	0,1	0,1
Jugosławia	6	9	8	8	0,6	0,9	0,9	0,8
Litwa	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Łotwa	7	7	7	4	0,7	0,7	0,8	0,4
Niemcy	168	162	137	145	17,5	16,6	14,8	14,2
Norwegia	19	13	19	21	2,0	1,4	2,0	2,1
Portugalia	1	2	2	4	0,1	0,2	0,2	0,4
Rumunia	16	14	8	3	1,7	1,4	0,9	0,3
Szwajcaria	14	13	13	11	1,5	1,3	1,4	1,1
Szwecja	48	45	49	60	5,0	4,6	5,3	5,8
Turcja	1	1	1	2	0,1	0,1	0,1	0,2
Węgry	6	5	5	6	0,6	0,5	0,5	0,7
Włochy	25	37	30	22	2,6	3,8	3,2	2,1
Z. S. R. R.	60	25	11	9	6,2	2,6	1,2	0,9
Kraje pozaeuropejskie								
Ogółem	**75**	**127**	**142**	**157**	**7,8**	**13,1**	**15,4**	**15,3**
(ważniejsze)								
Argentyna	8	9	12	15	0,8	0,9	1,3	1,4
Brazylia	5	8	5	5	0,5	0,9	0,5	0,5
Chiny	5	10	7	5	0,5	1,0	0,8	0,5
Egipt	3	4	5	6	0,3	0,4	0,6	0,6
Indie Brytyjskie	5	8	6	7	0,5	0,9	0,7	0,7
Kanada	1	15	5	1	0,1	1,5	0,5	0,1
Palestyna	6	9	14	7	0,6	0,9	1,6	0,7
Stany Zjednoczone	16	23	43	67	1,7	2,3	4,7	6,6

Jeżeli chodzi o kraje europejskie, trzeba zaznaczyć, że wywóz nasz wzrósł stosunkowo znacznie; wzrost ten odnosi się do większości państw europejskich. Szczególnie poważnie zwiększył się nasz wywóz do Anglii, Belgii, Niemiec, Szwecji, Francji. Znacznie zmalał natomiast wywóz do Hiszpanii i do Łotwy.

Kolejność państw pod względem wysokości wywozu jest następująca: na pierwszym miejscu zawsze widzimy Anglię, na drugim Niemcy, następnie idą Belgia, Szwecja, Austria, Czechosłowacja, Holandia. Wśród państw pozaeuropejskich najpoważniejszym rynkiem zbytu dla towarów polskich są Stany Zjednoczone A. P., stojące w ogólnej liście państw, do których eksportujemy, na czwartym miejscu po Belgii.

Przechodząc do przywozu porównamy najprzód stosunek przywozu z krajów europejskich i z krajów zamorskich. W liczbach bezwzględnych (w milionach złotych) przywóz przedstawia się następująco:

Kierunek przywozu	1933	1934	1935	1936
Z krajów europejskich	570	511	563	561
Z krajów zamorskich	257	288	295	352

W relacji procentowej stosunek ten przedstawia się, jak poniżej:

Kierunek przywozu	1933	1934	1935	1936
Z krajów europejskich	69	64	66	65
Z krajów zamorskich	31	36	34	35
Razem	100	100	100	100

Przywóz towarów z poszczególnych kierunków przedstawia tablica 7.

Tablica 7

Przywóz towarów do Polski według krajów pochodzenia

Kraje	miliony zł				%%			
	1933	1934	1935	1936	1933	1934	1935	1936
Swiat ogółem	**827**	**799**	**860**	**1 003**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Europa ogółem	**570**	**511**	**564**	**651**	**69,0**	**63,9**	**65,6**	**64,9**
Anglia	83	86	117	142	10,1	10,8	13,6	14,1
Austria	35	37	41	44	4,3	4,6	4,8	4,5
Belgia	29	25	26	43	3,6	3,2	3,0	4,3
Bułgaria	3	3	5	9	0,3	0,4	0,6	0,9
Czechosłowacja	36	32	35	36	4,3	4,1	4,1	3,5
Dania	11	9	10	8	1,4	1,1	1,2	0,8
Estonia	2	1	1	2	0,2	0,1	0,2	0,2
Finlandia	1	1	1	2	0,2	0,1	0,2	0,2
Francja	57	46	42	43	6,8	5,8	4,9	4,3
Grecja	2	3	5	6	0,2	0,3	0,5	0,6
Hiszpania	3	3	11	9	0,3	0,4	1,3	0,9
Holandia	29	29	28	37	3,5	3,7	3,3	3,7
Irlandia	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Islandia	1	1	1	0	0,2	0,1	0,1	0,0
Jugosławia	7	7	8	9	0,8	0,9	0,9	0,9
Litwa	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Łotwa	1	1	1	1	0,2	0,1	0,1	0,1
Niemcy	146	108	124	143	17,6	13,6	14,4	14,2
Norwegia	8	7	9	15	1,0	0,9	1,1	1,5
Portugalia	2	2	3	3	0,2	0,2	0,3	0,3
Rumunia	8	9	5	5	0,9	1,2	0,6	0,5
Szwajcaria	27	22	24	23	3,3	2,8	2,7	2,3
Szwecja	17	20	20	29	2,0	2,5	2,3	2,9
Turcja	1	1	1	4	0,2	0,1	0,2	0,4
Węgry	6	4	5	5	0,7	0,5	0,5	0,5
Włochy	38	34	26	17	4,6	4,2	3,0	1,7
Z. S. R. R.	18	18	15	16	2,1	2,2	1,7	1,6
Kraje pozaeuropejskie								
Ogółem	**257**	**288**	**295**	**352**	**31,0**	**36,1**	**34,4**	**35,1**
(ważniejsze)								
Argentyna	23	17	16	28	2,8	2,1	1,8	2,8
Australia	24	24	20	38	2,9	3,0	2,3	3,8
Brazylia	12	14	15	14	1,4	1,8	1,7	1,4
Chiny	1	4	3	4	0,1	0,5	0,4	0,4
Egipt	10	17	15	17	1,2	2,2	1,8	1,7
Indie Brytyjskie	24	26	32	36	2,9	3,3	3,7	3,6
Kolumbia	3	6	5	6	0,4	0,7	0,5	0,6
Nowa Zelandia	2	4	4	9	0,2	0,6	0,5	0,9
Stany Zjednoczone	110	121	124	119	13,3	15,2	14,4	11,9
Złote Wybrzeże	—	—	7	5	—	—	0,8	0,4
Zw. Poł. Afrykański	3	6	6	9	0,3	0,7	0,7	0,9

Z krajów europejskich z bardzo nielicznymi wyjątkami (Włochy, Dania) wszystkie państwa zwiększyły przywóz do Polski, największy zaś wzrost przywozu odnosi się do Anglii, Belgii, Holandii, Niemiec, Szwecji. Przywóz z krajów zamorskich wzrósł bardzo znacznie, o 57 miln. zł; we wzroście tym wzięły udział wszystkie kraje pozaeuropejskie (w tablicy wymienione) za wyjątkiem Stanów Zjednoczonych i Złotego Wybrzeża. Pod względem wielkości przywozu do Polski na pierwszym miejscu stoją Niemcy, na drugim Anglia. Udział pozostałych państw pozostaje daleko w tyle, wymienimy ważniejsze: Austria, Belgia, Francja, Holandia, Czechosłowacja itd. Wśród krajów zamorskich, importujących do Polski, na czele kroczą Stany Zjednoczone, zajmując trzecie miejsce wśród importerów.

Efektem obrotu towarowego między państwami jest saldo bilansu handlowego. Saldo bilansu handlowego Polski w ogólnej swej sumie kształtuje się dodatnio, w odniesieniu do poszczególnych krajów sprawa ta przedstawia się różnie. Tablica 8 ilustruje saldo bilansu naszego z poszczególnymi krajami w okresie 4 ostatnich lat.

Polska, jak było powiedziane wyżej, posiada dodatnie saldo bilansu handlowego. Jeżelibyśmy podzielili wszystkie państwa na dwie grupy (jak w tablicy 8) państwa europejskie i zamorskie, stwierdzilibyśmy, że w ogóle z Europą ma Polska wybitnie dodatnie saldo bilansu handlowego, z krajami zaś pozaeuropejskimi saldo wybitnie ujemne. Saldo bilansu handlowego ze wszystkimi państwami Europy razem, stanowi 218 milionów złotych i w stosunku do roku 1935 nie uległo zmianie (w r. 1935 — 219 mil. zł). Wszystkie państwa europejskie z małymi wyjątkami są z tytułu obrotu towarowego z Polską naszymi dłużnikami. Szczególnie wysokie dodatnie saldo bilansu handlowego odnosi się do Anglii, Belgii, następnie Szwecji, a dalej idzie Finlandia, Dania, Czechosłowacja, Austria itd. Do rzędu państw, z którymi Polska ma ujemne saldo bilansu handlowego należą: Bułgaria, Jugosławia, Hiszpania, Portugalia, Szwajcaria, Rumunia, Turcja i Z. S. R. R.

Przechodząc do krajów pozaeuropejskich stwierdzamy ujemne saldo bilansu handlowego w wysokości 195 miln. zł, co w porównaniu z rokiem 1935 daje pogłębienie ujemnego salda, gdyż w roku 1935 ujemne saldo wynosiło 153 miln. zł. Wszystkie prawie kraje pozaeuropejskie, uwzględnione w tablicy, są naszymi wierzycielami, szczególnie wysoka pozycja ujemnego salda bilansu handlowego odnosi się do Stanów Zjednoczonych A. P., Australii, Indyj Brytyjskich. Podkreślić tu należy, że mimo pogłębienia się ujemnego salda z krajami pozaeuropejskimi, saldo bilansu handlowego ze Stanami Zjednoczonymi uległo poprawie, gdyż zmniejszyło się z 81 miln. zł do 52 miln. zł. Tylko z dwoma z wymienionych

Tablica 8

Saldo bilansu handlowego Polski z poszczególnymi krajami

Kraje	w milionach złotych			
	1933	1934	1935	1936
Europa ogółem	**+ 314,6**	**+ 337,3**	**+ 218,7**	**+ 217,9**
Anglia	+ 101,6	+ 105,7	+ 64,7	+ 80,0
Austria	+ 20,5	+ 20,5	+ 18,3	+ 13,9
Belgia	+ 17,8	+ 32,9	+ 31,1	+ 40,9
Bułgaria	— 1,1	— 0,7	— 3,4	— 3,5
Czechosłowacja	+ 12,5	+ 17,9	+ 17,7	+ 13,6
Dania	+ 17,1	+ 22,0	+ 17,4	+ 18,0
Estonia	+ 0,3	+ 1,2	+ 0,4	+ 0,4
Finlandia	+ 12,9	+ 11,4	+ 14,7	+ 15,7
Francja	— 3,4	— 5,4	— 9,2	+ 0,2
Grecja	+ 2,0	+ 1,4	+ 1,6	+ 1,0
Hiszpania	+ 9,4	+ 5,4	+ 5,2	— 1,6
Holandia	+ 25,7	+ 10,7	+ 7,1	+ 8,7
Irlandia	— 8,6	+ 14,8	+ 2,1	+ 0,5
Islandia	— 0,9	— 0,3	— 0,0	+ 0,2
Jugosławia	— 1,1	+ 2,7	+ 1,4	— 0,9
Łotwa	+ 5,6	+ 5,9	+ 5,7	+ 3,2
Niemcy	+ 22,1	+ 53,1	+ 12,7	+ 2,4
Norwegia	+ 11,0	+ 6,0	+ 9,4	+ 6,7
Portugalia	— 0,8	— 0,0	— 0,8	+ 0,8
Rumunia	+ 8,4	+ 4,1	— 2,6	— 1,4
Szwajcaria	— 13,0	— 9,3	— 10,7	— 11,8
Szwecja	+ 30,9	+ 25,2	+ 29,7	+ 30,5
Turcja	— 0,5	+ 0,2	— 0,1	— 1,5
Węgry	— 0,2	+ 0,4	— 0,0	+ 0,7
Włochy	— 13,3	+ 3,3	+ 4,0	+ 5,3
Z. S. R. R.	+ 42,2	+ 7,7	— 3,8	— 7,2
Kraje pozaeuropejskie				
Ogółem	**— 187,1**	**— 180,2**	**— 153,2**	**— 195,2**
(ważniejsze)				
Argentyna	— 15,0	— 8,0	— 3,6	— 12,9
Australia	— 23,4	— 23,2	— 19,2	— 37,8
Brazylia	— 6,4	— 6,1	— 10,1	— 9,1
Chiny	+ 4,1	— 6,0	+ 4,2	+ 1,4
Egipt	— 7,5	— 13,3	— 10,0	— 11,4
Indie Brytyjskie	— 19,1	— 17,8	— 26,0	— 29,7
Indie Holenderskie	— 9,2	— 17,2	— 14,8	— 11,9
Kolumbia	— 2,8	— 5,0	— 4,2	— 5,2
Palestyna	+ 5,1	+ 8,0	+ 10,4	+ 0,7
Stany Zjednoczone	— 94,0	— 98,2	— 80,6	— 52,0

państw pozaeuropejskich mamy dodatnie saldo bilansu handlowego: z Chinami i Palestyną. W obrotach towarowych z tym ostatnim państwem w roku 1936 saldo bilansu handlowego wyraźnie zmalało, zbliżyło się do zera.

Jest rzeczą powszechnie znaną, że od czasu odzyskania niepodległości handel zagraniczny Polski został nastawiony na morze i w r. 1936 przez obydwa porty polskiego obszaru celnego przeszło 77% ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą, jeżeli chodzi o relację ilościową, i 66%, jeżeli chodzi o relację wartościową.

Widzimy, że rola Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski przedstawia się niezwykle okazale, toteż zagadnieniu handlu zagranicznego Polski przez porty warto poświęcić uwagę.

Ogólnie biorąc w roku 1936 przez Gdynię i Gdańsk przeszło ogółem w wywozie 12 miln. ton towarów o wartości 1,3 miliardów złotych, wobec 16 miln. ton towarów ogólnego obrotu Polski z zagranicą, stanowiących wartość 2 miliardy złotych.

Rozpatrując osobno wywóz, a osobno przywóz stwierdzamy, że w wywozie przez Gdynię i Gdańsk w roku 1936 przeszło 10,7 miln. ton towarów, co stanowi 82% wywozu Polski, o wartości 0,7 miliardów złotych, co stanowi 66% wartości wywozu ogółem.

Przywóz przez porty jest znacznie mniejszy od wywozu, co pokrywa się całkowicie ze strukturą ogólną handlu zagranicznego Polski. Przez obydwa porty przywieziono 1,7 miln. ton towaru co stanowi 55% przywozu Polski, wartość przywiezionych towarów przez porty, stanowi 0,7 miliardów złotych, czyli 65% ogólnego przywozu w odniesieniu do jego wartości.

Z kolei wskażmy na rolę każdego z portów polskiego obszaru celnego. W roku 1936 przez Gdynię wywieźliśmy 6,3 miln. ton towaru, co stanowi 48% ogólnego wywozu Polski. Wartość wywiezionych towarów przez Gdynię mierzy się sumą 370 miln. zł, co stanowi 36% wartości wywozu ogólnego z Polski. Cyfra przywozu przez Gdynię obejmuje 1,2 mil. ton, co stanowi 38% ogólnego przywozu Polski. Wartość przywozu jest bardzo wysoka wynosi 578 miln. zł, co stanowi 58% ogólnej wartości przywozu Polski. Jeżelibyśmy cofnęli się kilka lat wstecz, powiedzmy do roku 1931, stwierdzimy, że przez Gdynię przechodziło w wywozie zaledwie 24% ilości towarów i 15% wartości towarów wywożonych ogółem z Polski. W przywozie przez Gdynię w tymże roku przechodziło 17% ogólnej ilości i 7% ogólnej wartości towarów przywożonych ogółem do Polski.

Rola Gdańska w handlu zagranicznym Polski jest niemniej poważna. Wywóz przez Gdańsk wynosi 4,4 miln. ton o wartości 306 miln. zł, co stanowi 34% w ilościowym i 30% w wartościowym stosunku do ogólnego

wywozu Polski. Przywóz przez Gdańsk stanowi 0,5 miln. ton towaru o wartości 71 miln. zł, co stanowi 17% i 7% w ogólnym przywozie do Polski. Jeżelibyśmy chcieli porównać obroty towarowe Gdańska w roku 1936 z obrotami w roku 1913 stwierdzimy, że wywóz jest pięciokrotnie większy, przewóz dwukrotnie mniejszy, ogólny obrót $2^1/_2$ razy większy, aniżeli w roku 1913 (wszystko w relacji ilości towarów).

Jeżeli przywóz przez Gdańsk zmalał, to tylko wskutek tego, że Gdańsk zmuszony został do dostosowania się do ogólnej tendencji, cechującej handel zagraniczny Polski — duży wywóz, mniejszy przywóz.

W okresie 9 lat ostatnich handel zagraniczny Polski oraz obroty przez Gdynię i przez Gdańsk przedstawiały się, jak w tablicach 9 i 10 oraz na wykresie.

Znając ogólny obrót towarowy Gdyni i Gdańska przechodzimy do przedstawienia struktury wywozu przez Gdynię i Gdańsk, co daje nam tablica 11 i 12. Tablice te są skonstruowane w ten sposób, że dla każdej grupy towarów podany jest ogólny obrót Polski oraz obrót przez Gdynię i przez Gdańsk. Różnica pomiędzy ogólnym obrotem Polski, a obrotem przez Gdynię i Gdańsk łącznie, stanowi obrót przez granice lądowe. Większość towarów zarówno w wywozie, jak i w przywozie przechodzi przez porty. Niektóre natomiast towary, będące w znacznej mniejszości, przechodzą przez porty w bardzo małych ilościach. Są to w wywozie: woski, tłuszcze, oleje pochodzenia zwierzęcego i roślinnego; futra, skóry i wyroby skórzane; surowce włókiennicze i wyroby z nich; wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane; maszyny elektryczne, aparaty i sprzęt elektrotechniczny; środki transportowe; w przywozie zaś przez porty przechodzi w małej ilości drzewo, korek, wyroby z nich i wyroby koszykarskie; wyroby kamieniarskie, ceramiczne i szklane; maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny; środki transportowe; wagi i narzędzia precyzyjne.

Dla przedstawienia całokształtu zagadnienia morskiego handlu zagranicznego Polski należy zaznaczyć, że obce porty biorą również udział w naszym handlu zagranicznym.

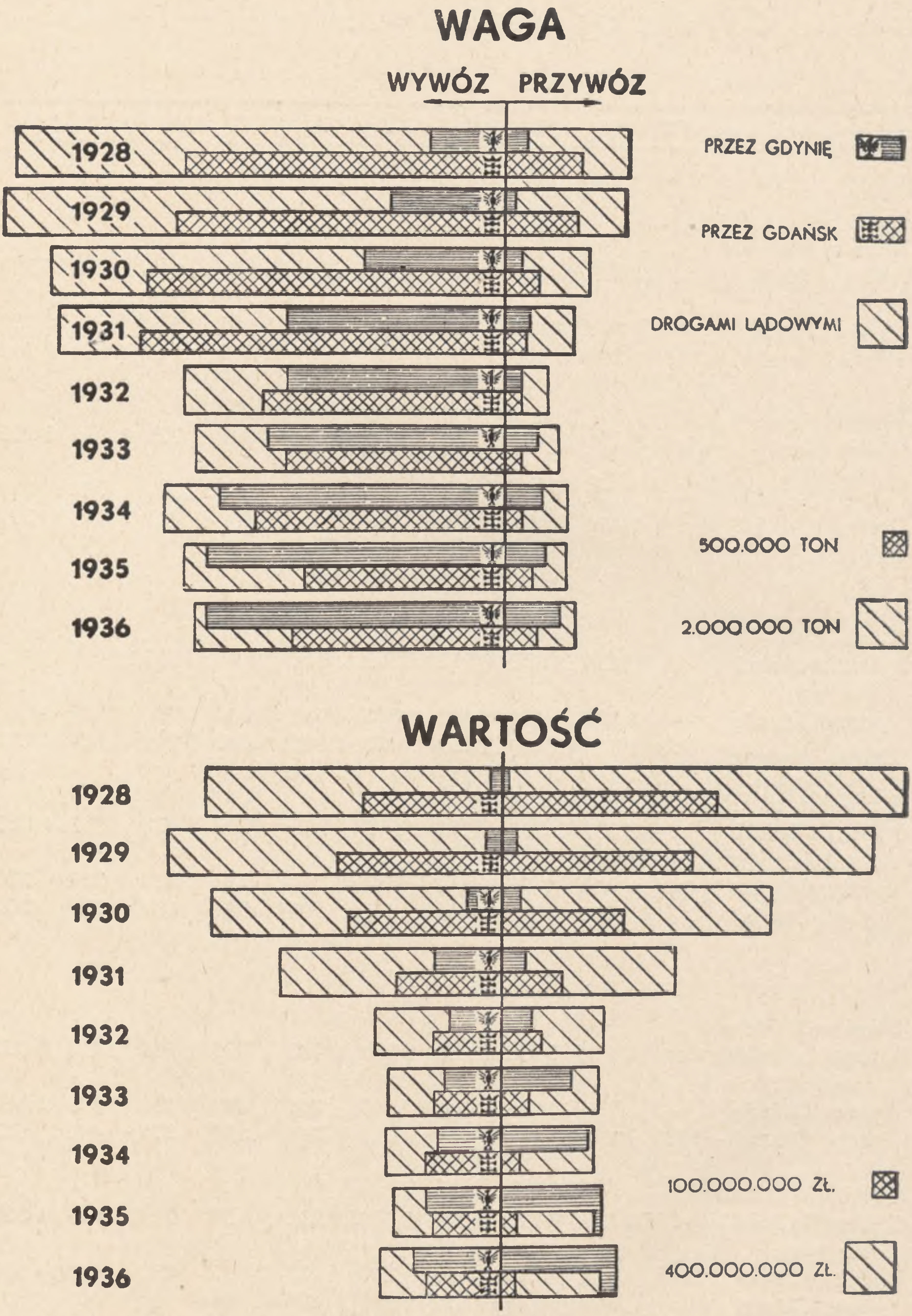
Handel zagraniczny Polski przez porty obce w miarę rozwoju portu gdyńskiego i gdańskiego maleje z roku na rok, zarówno w sumie ogólnej jak i w obrotach poszczególnych portów, tak w wywozie jak i w przywozie. Obrót przez wszystkie porty obce: Hamburg, Bremen, Szczecin, Królewiec, Konstantę i Triest w roku 1936 w wywozie daje sumę 51 tys. ton, w przywozie zaś 6 tys. ton. Porównując te liczby z obrotem portu gdyńskiego, łatwo obliczyć możemy, że stanowią one 0,8% wywozu i 0,6% przywozu Gdyni. Tablice 13 i 14 przedstawiają wywóz i przywóz przez 6 wymienionych portów w liczbach bezwzględnych oraz w liczbach względnych.

Tablica 9

Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski

Wyszczególnienie	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz i przywóz razem										
Waga w 1000 ton										
Polska ogółem	×	**25 589**	**26 125**	**22 493**	**21 634**	**15 291**	**15 342**	**17 114**	**16 008**	**16 024**
w tym:										
przez Gdynię	—	1 708	2 620	3 275	5 080	4 894	5 687	6 724	7 107	7 420
przez Gdańsk	2111	8 358	8 425	8 254	8 101	5 467	4 953	5 635	4 626	4 949
Wartość w mil. zł										
Polska ogółem	×	**5 870**	**5 924**	**4 679**	**3 347**	**1 946**	**1 787**	**1 775**	**1 785**	**2 029**
w tym:										
przez Gdynię	—	79	135	231	389	350	536	655	761	948
przez Gdańsk	.	1 476	1 492	1 163	714	471	408	421	357	377
Wywóz										
Waga w 1000 ton										
Ogółem z Polski	×	**20 424**	**21 037**	**18 922**	**18 703**	**13 504**	**12 986**	**14 565**	**13 436**	**12 958**
w tym:										
przez Gdynię	—	1 593	2 402	2 932	4 573	4 547	4 988	5 948	6 243	6 259
przez Gdańsk	878	6 748	6 865	7 475	7 653	5 122	4 591	5 258	4 226	4 423
Wartość w mil. zł										
Ogółem z Polski	×	**2 508**	**2 813**	**2 433**	**1 879**	**1 084**	**960**	**976**	**925**	**1 026**
w tym:										
przez Gdynię	—	45	71	147	283	217	239	270	311	370
przez Gdańsk	.	588	699	651	451	293	284	327	280	306
Przywóz										
Waga w 1000 ton										
Ogółem do Polski	×	**5 162**	**5 088**	**3 571**	**2 931**	**1 787**	**2 356**	**2 555**	**2 572**	**3 066**
w tym:										
przez Gdynię	—	115	218	343	507	347	699	776	864	1 161
przez Gdańsk	1233	1 610	1 560	779	448	345	362	377	400	526
Wartość w mil. zł										
Ogółem do Polski	×	**3 362**	**3 111**	**2 246**	**1 468**	**862**	**827**	**799**	**860**	**1 003**
w tym:										
przez Gdynię	—	34	63	84	106	133	297	385	450	578
przez Gdańsk	.	888	793	512	263	178	124	94	77	71

Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski



Tablica 10

Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski

Wyszczególnienie	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz i przywóz razem										
Waga										
Ogółem Polska . . .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym:										
przez Gdynię . . .	3	7	10	15	23	32	37	39	44	46
przez Gdańsk . . .	30	33	32	37	37	36	32	33	29	31
Wartość										
Ogółem Polska . . .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym:										
przez Gdynię . . .	.	1	2	5	12	18	30	37	43	47
przez Gdańsk . . .	26	25	25	25	21	24	23	24	20	19
Wywóz										
Waga										
Ogółem z Polski . .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym:										
przez Gdynię . . .	.	8	11	16	24	34	38	41	46	48
przez Gdańsk . . .	31	33	33	40	41	38	35	36	31	34
Wartość										
Ogółem z Polski . .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym:										
przez Gdynię . . .	.	2	3	6	15	20	25	28	34	36
przez Gdańsk . . .	27	26	25	27	25	27	30	34	30	30
Przywóz										
Waga										
Ogółem do Polski . .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym:										
przez Gdynię . . .	.	2	4	10	17	19	30	30	34	38
przez Gdańsk . . .	27	31	31	22	15	19	15	15	16	17
Wartość										
Ogółem do Polski . .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym:										
przez Gdynię . . .	.	1	2	4	7	15	36	45	52	58
przez Gdańsk . . .	25	27	26	23	18	21	15	12	9	7

Tablica II

Struktura wywozu przez Gdynię i Gdańsk

Grupy towarów	1934 1000 ton	1934 miln. zł	1935 1000 ton	1935 miln. zł	1936 1000 ton	1936 miln. zł
Ogółem Polska	**14 565,0**	**975,3**	**13 441,8**	**925,0**	**12 958,2**	**1 026,2**
w tym przez: Gdynię . .	**5 947,8**	**269,5**	**6 252,7**	**310,9**	**6,259,3**	**369,9**
Gdańsk . .	**5 257,7**	**327,7**	**4 226,5**	**278,1**	**4 423,3**	**306,3**
Wytwory pochodz. roślinnego						
Polska	**1 160,1**	**168,5**	**1 293,1**	**174,5**	**1 409,9**	**209,3**
w tym przez: Gdynię . .	19,8	7,0	65,1	13,3	67,6	18,7
Gdańsk . .	884,5	115,0	947,7	115,4	1 062,0	140,8
Wytwory pochodz. zwierzęc.						
Polska	**66,5**	**139,2**	**70,8**	**137,8**	**86,8**	**178,4**
w tym przez: Gdynię . .	40,1	70,1	46,5	75,2	53,9	90,6
Gdańsk . .	3,5	8,2	2,8	8,3	3,4	6,5
Wytwory pochodz. mineraln.						
Polska	**10 592,9**	**210,4**	**9 532,2**	**176,1**	**9 028,6**	**171,6**
w tym przez: Gdynię . .	5 411,9	80,7	5 543,0	77,2	5 503,0	84,5
Gdańsk . .	3 335,7	62,5	2 418,3	43,5	2 377,6	44,0
Woski, tłuszcze oleje pochodz. zwierzęcego i roślinnego						
Polska	**0,3**	**0,2**	**0,3**	**0,1**	**0,5**	**0,3**
w tym przez: Gdynię . .	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2
Gdańsk . .	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Przetwory spożywcze, tytoń						
Polska	**183,0**	**33,5**	**192,0**	**35,8**	**129,6**	**56,1**
w tym przez: Gdynię . .	123,3	19,8	140,8	23,5	99,7	43,4
Gdańsk . .	33,8	5,2	27,7	5,3	16,3	4,8
Przetw. chem., farmac., farby						
Polska	**162,2**	**26,5**	**209,5**	**31,4**	**185,7**	**29,3**
w tym przez: Gdynię . .	43,5	8,4	54,5	10,7	36,9	9,5
Gdańsk . .	48,0	6,4	86,1	9,3	94,1	10,4
Skóry, futra, wyroby skórzane						
Polska	**5,0**	**13,9**	**6,7**	**16,7**	**4,3**	**17,8**
w tym przez: Gdynię . .	0,3	3,8	0,7	6,5	0,8	7,7
Gdańsk . .	0,4	0,7	0,8	1,4	0,9	1,9
Sur. włókien. i wyroby z nich						
Polska	**25,4**	**54,3**	**33,0**	**61,6**	**42,7**	**71,7**
w tym przez: Gdynię . .	5,1	21,3	8,1	24,5	10,2	29,6
Gdańsk . .	1,8	2,7	2,0	2,5	2,1	3,0
Kauczuk, jego przetwory i wyr. z tych materiałów						
Polska	**0,7**	**3,0**	**0,2**	**0,8**	**0,1**	**0,5**
w tym przez: Gdynię . .	0,2	0,5	0,0	0,4	0,1	0,3
Gdańsk . .	0,2	0,7	0,0	0,2	0,0	0,1

Grupy towarów	1934		1935		1936	
	1000 ton	miln. zł	1000 ton	miln. zł	1000 ton	miln. zł
Drzewo, korek, wyroby z nich wyr. koszyk.						
Polska	**1 985,3**	**179,6**	**1 733,0**	**158,3**	**1 678,6**	**165,3**
w tym przez: Gdynię . .	182,5	22,1	228,5	32,3	302,9	37,7
Gdańsk . .	920,7	110,3	719,8	82,0	850,0	86,7
Papier, wyroby z niego						
Polska	**10,9**	**5,3**	**13,9**	**6,8**	**18,6**	**8,2**
w tym przez: Gdynię . .	5,8	2,1	7,7	2,9	11,5	3,8
Gdańsk . .	4,0	1,3	4,6	1,6	3,9	1,2
Wyroby kamien., ceram. szkl.						
Polska	**21,1**	**2,6**	**12,6**	**2,0**	**8,5**	**2,0**
w tym przez: Gdynię . .	0,5	0,6	0,4	0,6	0,4	0,7
Gdańsk . .	0,8	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5
Metale nieszlach., wyr. z nich						
Polska	**342,6**	**115,5**	**335,8**	**102,7**	**356,7**	**97,0**
w tym przez: Gdynię . .	114,2	30,0	156,1	38,4	171,2	37,7
Gdańsk . .	22,9	11,4	16,0	7,1	12,0	5,0
Masz., apar., sprzęt elektrotech.						
Polska	**4,2**	**9,3**	**2,5**	**6,1**	**2,7**	**7,2**
w tym przez: Gdynię . .	0,3	0,4	0,7	1,1	0,5	1,1
Gdańsk . .	1,2	2,5	0,6	1,2	0,7	1,4
Środki transportowe						
Polska	**4,3**	**4,7**	**5,6**	**4,3**	**4,4**	**3,2**
w tym przez: Gdynię . .	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,3
Gdańsk . .	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Wagi, narzędzia precyzyjne						
Polska	**0,0**	**1,1**	**0,1**	**1,3**	**0,0**	**1,0**
w tym przez: Gdynię . .	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1
Gdańsk . .	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Broń i amunicja						
Polska	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
w tym przez: Gdynię . .	0,0	0,0	0,0	0,0	—	—
Gdańsk . .	—	—	—	—	—	—
Kapelusze, parasole, laski						
Polska	**0,2**	**3,2**	**0,3**	**3,9**	**0,3**	**4,0**
w tym przez: Gdynię . .	0,2	2,5	0,2	3,2	0,3	3,5
Gdańsk . .	0,0	0,3	0,0	0,1	0,0	0,0
Wyroby różne						
Polska	**0,2**	**2,1**	**0,1**	**2,5**	**0,2**	**2,6**
w tym przez: Gdynię . .	0,0	0,0	0,1	0,3	0,1	0,5
Gdańsk . .	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Towar zbiorowy						
Polska	**0,1**	**2,4**	**0,1**	**2,3**	**0,0**	**0,7**
w tym przez: Gdynię . .	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,0
Gdańsk . .	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tablica 12

Struktura przywozu przez Gdynię i Gdańsk

Grupy towarów	1934		1935		1936	
	1000 ton	miln. zł	1000 ton	miln. zł	1000 ton	miln. zł
Ogółem Polska	**2 555,3**	**798,8**	**2 572,8**	**860,6**	**3 066,4**	**1 003,9**
w tym przez: Gdynię	**776,2**	**385,2**	**866,1**	**450,6**	**1 160,6**	**578,1**
Gdańsk	**376,5**	**94,0**	**396,3**	**77,4**	**525,9**	**70,9**
Wytwory pochodz. roślinnego						
Polska	**243,0**	**95,2**	**216,7**	**97,0**	**195,8**	**90,6**
w tym przez: Gdynię	149,6	54,2	158,3	65,2	144,4	62,2
Gdańsk	45,8	22,1	27,4	15,6	24,2	12,6
Wytwory pochodz. zwierzęcego						
Polska	**44,0**	**22,0**	**49,9**	**25,0**	**57,3**	**28,0**
w tym przez: Gdynię	14,3	6,7	19,1	8,7	27,2	12,5
Gdańsk	27,1	10,4	28,4	11,9	28,1	12,4
Wytwory pochodz. mineraln.						
Polska	**1 484,1**	**33,4**	**1 465,8**	**35,4**	**1 741,5**	**37,9**
w tym przez: Gdynię	73,4	3,8	131,2	5,4	185,1	8,3
Gdańsk	216,1	7,1	269,0	6,8	396,5	10,4
Woski, tłuszcze, oleje pochodz. roślinnego i zwierzęcego						
Polska	**27,0**	**15,8**	**23,8**	**16,0**	**27,4**	**20,0**
w tym przez: Gdynię	15,4	9,0	13,7	9,6	19,0	14,4
Gdańsk	10,4	5,6	9,3	5,5	7,9	5,0
Przetwory spożywcze, tytoń						
Polska	**19,8**	**30,1**	**18,8**	**28,8**	**15,4**	**30,7**
w tym przez: Gdynię	8,1	7,8	9,7	9,1	6,0	5,5
Gdańsk	5,1	3,8	3,3	2,7	3,3	3,2
Przetw. chem., farmac., farby						
Polska	**140,0**	**51,8**	**111,1**	**52,0**	**221,9**	**63,9**
w tym przez: Gdynię	80,7	10,8	64,4	12,3	167,5	19,5
Gdańsk	37,5	10,3	28,3	8,9	36,8	9,1
Skóry, futra, wyroby skórzane						
Polska	**28,9**	**69,6**	**31,2**	**69,9**	**29,1**	**84,9**
w tym przez: Gdynię	23,0	41,5	26,8	46,2	24,7	55,1
Gdańsk	0,1	1,6	0,1	1,4	0,1	0,9
Sur. włókien. i wyroby z nich						
Polska	**122,7**	**256,5**	**129,7**	**253,3**	**146.5**	**312,6**
w tym przez: Gdynię	101,9	190,6	111,9	199,8	130,8	260,2
Gdańsk	2,3	6,6	1,2	3,6	0,5	1,2
Kauczuk, jego przetwory i wyroby z tych materiałów						
Polska	**6,2**	**14,5**	**5,6**	**12,9**	**6,2**	**15,7**
w tym przez: Gdynię	3,5	5,9	3,8	7,1	4,5	10,6
Gdańsk	2,2	5,5	1,2	3,2	1,1	2,3

Grupy towarów	1934		1935		1936	
	1000 ton	miln zł	1000 ton	miln zł	1000 ton	miln zł
Drzewo, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie						
Polska	**16,0**	**4,7**	**16,3**	**5,2**	**10,1**	**4,8**
w tym przez: Gdynię . .	0,6	0,5	0,8	0,5	0,9	0,6
Gdańsk . .	2,7	1,3	3,1	1,4	3,3	1,4
Papier, wyroby z niego						
Polska	**36,4**	**19,4**	**41,3**	**21,0**	**40,1**	**19,1**
w tym przez: Gdynię . .	5,9	2,1	13,9	3,9	22,9	5,3
Gdańsk . .	12,1	3,1	12,9	3,1	7,7	1,5
Wyr. kamien., ceram., szklane						
Polska	**12,8**	**8,0**	**13,5**	**9,0**	**15,1**	**9,8**
w tym przez: Gdynię . .	0,3	0,4	0,7	0,7	0,7	0,9
Gdańsk . .	1,3	0,3	0,6	0,3	1,3	0,3
Metale nieszlach., wyr. z nich						
Polska	**361,3**	**83,8**	**430,5**	**106,2**	**535,1**	**129,2**
w tym przez: Gdynię . .	297,5	34,9	307,0	49,5	419,1	72,1
Gdańsk . .	12,2	8,2	10,3	7,0	14,5	7,8
Masz., apar., sprzęt elektrotech.						
Polska	**10,0**	**56,2**	**13,2**	**69,8**	**18,2**	**90,4**
w tym przez: Gdynię . .	1,6	11,4	2,5	15,7	5,7	33,6
Gdańsk . .	1,3	5,8	0,6	2,8	0,3	1,2
Środki transportowe						
Polska	**2,1**	**12,1**	**4,3**	**27,3**	**5,8**	**32,0**
w tym przez: Gdynię . .	0,3	4,4	2,2	13,9	1,9	13,0
Gdańsk . .	0,2	0,9	0,6	2,7	0,3	1,3
Wagi, narzędzia precyzyjne						
Polska	**0,4**	**16,5**	**0,6**	**21,1**	**0,6**	**23,0**
w tym przez: Gdynię . .	0,0	1,0	0,1	2,7	0,2	4,0
Gdańsk .	0,1	1,2	0,0	0,3	0,0	0,0
Broń, amunicja						
Polska	**0,0**	**0,9**	**0,1**	**1,1**	**0,0**	**1,1**
w tym przez: Gdynię . .	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gdańsk . .	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2
Kapelusze, parasole, laski						
Polska	**0,0**	**0,3**	**0,0**	**0,3**	**0,0**	**0,3**
w tym przez: Gdynię . .	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gdańsk . .	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wyroby różne						
Polska	**0,5**	**6,7**	**0,4**	**7,8**	**0,3**	**9,4**
w tym przez: Gdynię . .	0,1	0,2	0,0	0,3	0,0	0,3
Gdańsk .	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1
Towar zbiorowy						
Polska	**0,0**	**1,3**	**0,0**	**1,5**	**0,0**	**0,5**
w tym przez: Gdynię . .	—	—	—	—	—	—
Gdańsk . .	0,0	0,0	0,0	0,0	—	—

Tablica 13

Obrót zagraniczny Polski przez porty obce

(w 1000 ton)

Porty	Wywóz						Przywóz					
	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Porty obce — Ogółem	**409**	**97**	**123**	**87**	**74**	**51**	**127**	**50**	**13**	**14**	**9**	**6**
Szczecin	137	13	58	28	11	19	7	2	2	5	2	0
Hamburg . . .	178	53	44	25	25	19	64	20	9	6	4	5
Brema	10	2	3	1	11	2	49	23	0	1	0	0
Królewiec . . .	84	14	13	26	16	6	7	2	1	0	2	0
Triest	0	13	5	5	5	2	0	3	1	2	1	1
Constanta . . .	—	2	0	2	6	3	—	0	0	0	0	0

Tablica 14

Obrót zagraniczny Polski przez porty obce w porównaniu z obrotem Gdyni

(Wywóz wzgl. przywóz Gdyni = 100)

Porty	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			Wywóz			
Gdynia	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Porty obce — Ogółem	**8,66**	**2,08**	**2,41**	**1,43**	**1,17**	**0,84**
Szczecin	2,89	0,28	1,13	0,46	0,18	0,31
Hamburg	3,77	1,13	0,87	0,41	0,39	0,31
Brema	0,21	0,05	0,06	0,01	0,17	0,03
Królewiec	1,78	0,29	0,25	0,42	0,26	0,10
Triest	0,01	0,29	0,10	0,09	0,08	0,04
Constanta	—	0,04	0,001	0,04	0,09	0,05
			Przywóz			
Gdynia	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Porty obce — Ogółem	**25,81**	**14,29**	**1,91**	**1,86**	**1,06**	**0,59**
Szczecin	1,33	0,44	0,34	0,71	0,28	0,04
Hamburg	13,04	5,75	1,37	0,80	0,41	0,44
Brema	9,94	6,51	0,02	0,10	0,01	0,01
Królewiec	1,50	0,55	0,06	0,01	0,24	0,03
Triest	0,004	1,04	0,12	0,24	0,11	0,06
Constanta	—	0,002	0,001	0,002	0,01	0,01

Kilka lat temu, w roku 1931, obrót przez wszystkie porty obce razem i przez każdy z nich z osobna (za wyjątkiem Triestu i Constanty) był znacznie większy od obrotów dzisiejszych i stanowił w wywozie ogółem 409 tys. ton, co stanowi 9% ówczesnego wywozu przez Gdynię, oraz w przywozie 127 tys. ton, co stanowi 26% ówczesnego przywozu przez Gdynię.

Najpoważniejszą pozycją wywozu przez porty obce w roku 1936 są wytwory pochodzenia roślinnego. Ogólny wywóz przez wszystkie porty obce razem wzięte wytworów pochodzenia roślinnego wynosi 26 tys. ton, czyli przeszło $^1/_3$ część wywozu wytworów pochodzenia roślinnego przez Gdynię. Drugą z kolei pozycją jest drzewo, następnymi artykułami są metale i wyroby z nich, przetwory chemiczne i farmaceutyczne, zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego, przetwory spożywcze, wytwory pochodzenia mineralnego.

Najważniejszymi artykułami przywozowymi przez porty obce do Polski są metale i wyroby z metali, następnie idą surowce i wyroby włókiennicze. Wspomnieć należy przy tej okazji, że dawniej cały import morski bawełny dla Polski szedł przez Hamburg i Bremę, obecnie cały przywóz bawełny idzie przez Gdynię.

Przy wyciąganiu wniosków dotyczących handlu zagranicznego Polski przez porty obce, należy być ostrożnym, by nie ulec sugestii otrzymanych małych liczb względnych przedstawiających, że handel zagraniczny przez porty obce stanowił znacznie mniej niż 1% obrotów przez Gdynię. Jeżeli zwrócimy się do liczb bezwzględnych, reprezentujących faktyczne cyfry dotyczące przywozu i wywozu przez porty obce, stwierdzimy, że jednak 57 tys. ton towarów będących przedmiotem morskich obrotów towarowych Polski przechodzi poza granicami i pośrednictwem portów polskiego obszaru celnego.

Kończąc przegląd handlu zagranicznego Polski w roku 1936, stwierdzić należy jeszcze raz jego poprawę. Należy wierzyć, że obecny rok i lata następne przyniosą znaczniejsze ożywienie w wymianie towarowej Polski z zagranicą.

K. MORA

TRUDNOŚCI, KTÓRE ZOSTAŁY POKONANE

Rozwój floty wojennej Niemiec

Wzrost floty wojennej Trzeciej Rzeszy, przeprowadzony łącznie ze zbrojeniami na lądzie i w powietrzu, odbywa się w podziwu godnym tempie.

Marynarka wojenna Niemiec, dążąca w szybkim tempie do osiągnięcia tonażu 430 000 ton, jest wskutek swych powtórnych jakby narodzin, najmłodszą marynarką mocarstw europejskich. W ubiegłym stuleciu przechodziła ciężkie chwile, zanim powstała i rozwinęła się naprawdę. Naszym optymistom, jak i pesymistom w sprawach morskich, warto podać parę szczegółów o tych trudnych początkach floty wojennej przedwojennych Niemiec, które doprowadziły ją, w chwili wybuchu wojny światowej, do drugiego miejsca w szeregu flot wojennych mocarstw naszego globu.

Niemcy, wielkie państwo, nie posiadały ongiś floty wojennej i przez to w zmaganiach narodów Europy o podział zamorskich lądów i ich bogactw, podobnie jak Polska, nie brały udziału. Przyczyniło się do tego luźne powiązanie ze sobą państw i państewek niemieckich.

Jedyną próbę w kierunku polityki morskiej (która dała zresztą dobre wyniki) uczynił w r. 1675 Wielki Kurfürst Brandenburski, który z wynajętych początkowo okrętów rozwinął swoją marynarkę i w r. 1683 był już panem kolonii zamorskiej w Afryce w Kamerunie, nazwanej od jego imienia „Gross Friedrichsburg".

Jego następcy jednak zaprzepaścili i tę kolonię i marynarkę, tworząc coraz to bardziej ulepszoną piechotę, która często spełniała z dobrym skutkiem rolę pożądanego sojusznika w wojnach pierwszego mocarstwa morskiego świata — Wielkiej Brytanii.

Prusy nie myślały nawet o obronie wybrzeża, nie było nawet mowy o tworzeniu należytej marynarki wojennej, mimo, że przecież historia wskazuje wyraźnie każdemu politykowi, jak wielką wartość posiada flota wojenna.

Kilka małych okręcików znalazło się jednak podczas i po wojnach napoleońskich. Dowodzili nimi cudzoziemscy oficerowie. Pierwszym

takim niby dowódcą tej floty był Szwed Longe (major marynarki). Okręciki zostały jednak zaniedbane i niszczały powoli. Minister wojny mówił na ich temat królowi Fryderykowi Wilhelmowi III, że: „zbyt mała ilość soli w Morzu Bałtyckim jest dla okrętów niekorzystna“ i dlatego radzi więcej okrętów nie budować.

W r. 1836 została powołana komisja z księciem pruskim Wojciechem na czele, która przedłożyła królowi projekt stworzenia floty. Floty jednak nie budowano, był to bowiem okres zastosowywania okrętów parowych, który wywołał przewrót w budownictwie okrętowym. Postanowiono tedy przeczekać czas przejściowy.

Sprawiono w końcu korwetę parową, która wzbudziła entuzjazm ludności Prus. Wielki ekonomista niemiecki z okresu wiosny ludów, Fryderyk Liszt, był gorącym propagatorem tworzenia marynarki wojennej. Pisał on m. in.: „Morze to urodzajna gleba narodu — chce ona być tak samo pielęgnowana i uprawiana jak rola, aby mogła dawać bogate plony — tylko małoduszne mniemanie, które u wielkiego narodu jest po prostu śmieszne, może sprawiać, że wielkimi kosztami usprawiedliwia się brak floty wojennej“.

Z okazji zaś spuszczenia na wodę pierwszej korwety („Amazone“) pisał: .....„ten mały protoplasta wielkiego i licznego potomstwa, będzie umiłowaniem całego narodu — a jego szczątki będą przechowywane jak relikwia“.

Wiosna ludów przyniosła poniekąd realizację planów budowy floty. Zwłaszcza wtedy, kiedy przekonali się Niemcy, że cały ich handel morski może być w każdej chwili unieruchomiony przez flotę, którą posiadała Dania. Toteż zrozumienie konieczności posiadania marynarki wzrastało w Niemczech coraz bardziej.

Przewodniczący komisji morskiej parlamentu frankfurckiego, generał v. Radowitz, tak zwracał się do całego narodu: „Stworzenie marynarki wojennej nie jest tylko zagadnieniem wojskowym, jest ono w najwyższym stopniu zagadnieniem narodowym i dlatego warte jest każdej ofiary“. Zaś minister handlu Duckwitz z powodu uchwały stworzenia floty wojennej pisał w r. 1849: „Niech dadzą nieba, aby rządy niemieckie i niemiecki naród otoczyły marynarkę wojenną Niemiec samą miłością... wtedy będzie ona ozdobą i osłoną naszej ojczyzny, która posiada wszystkie warunki, aby stworzyć dzielną flotę wojenną“.

W r. 1853 wydano rozkaz królewski (Kabinettsordre) tak zaczynający się: „Naczelne kierownictwo sprawami marynarki, które dotąd było prowizorycznie złączone z Ministerstwem Wojny, oddziela się od niego przez stworzenie nowego, centralnego urzędu, otrzymującego nazwę Admiralicji, która będzie organem dowództwa i zarazem zaopatrzenia“.

Największą trudność przedstawiał brak personelu, zwłaszcza oficerów. Toteż szkolono intensywnie kadetów, częściowo w Anglii.

W r. 1856 „Admiralicja“ została podzielona na: urząd zaopatrzenia marynarki i naczelne dowództwo marynarki. W r. 1861 urząd zaopatrzenia marynarki został przekształcony na Ministerstwo Marynarki. Tekę ministra powierzono ministrowi wojny, który odtąd sprawował najwyższy urząd w obydwóch działach.

Naczelne dowództwo marynarki pozostało nadal oddzielne, a ministerstwo, powstałe z dawnego urzędu zaopatrzenia marynarki, spełniało dalej tę funkcję.

Siły ówczesnej marynarki pruskiej w II połowie XIX w. składały się z jednej fregaty, z paru korwet i kilkunastu uzbrojonych parowych kutrów, zastępujących dotychczasowe uzbrojone kutry wiosłowe. Flota ta przedstawiała stosunkowo mniejszą siłę niż nasza dzisiejsza flota wojenna.

Powolność realizacji rozbudowy floty pruskiej, mimo odpowiedniego ujęcia organizacyjnego w hierarchii sił zbrojnych, wywołana była przede wszystkim ograniczeniem środków finansowych, co wskazuje na jeszcze niepełne zrozumienie potrzeby floty wojennej, oraz brakiem własnych, doświadczonych oficerów marynarki.

W r. 1863 zostaje ustalony pierwszy program rozbudowy floty wojennej, ten nieodzowny warunek stworzenia każdej wojennej floty, potrzebny nie tylko dla samych planów rozbudowy, dla własnego przemysłu, ale i dla władz marynarki, mogącej wówczas dostosować plany operacyjne, wyszkolenie i gospodarkę personalną.

Program ten (z r. 1863) przewidywał: 6 pancernych fregat, 6 parowych awizo, 4 transportowce i szereg mniejszych okrętów, przeznaczonych do obrony wybrzeża i do służby zamorskiej.

Próbę wojenną miała przejść ta młoda marynarka już w r. 1864 w wojnie prusko-duńskiej. Prusakom przyszła na pomoc eskadra austriacka, dowodzona wówczas przez komandora Tegetthoffa. W bitwie pod Helgolandem zmusiła ona flotę duńską do wycofania się.

Wojna duńska, w której zwyciężyły Prusy, dowiodła, konieczności mocnej floty wojennej. Przekonano się, że posiadanie kilku silnych

okrętów zaoszczędziłoby pruskiej armii niepotrzebnych ofiar. Personel młodej floty pruskiej złożył w wojnie tej doskonały egzamin.

W r. 1865 parlament uchwalił nowy program, w skład floty miało wchodzić 10 fregat pancernych, 10 pancerników obrony wybrzeża, 14 korwet, 6 awizo, 4 transportowce i szereg mniejszych okrętów dla celów szkolnych i ćwiczebnych.

Zdobycie Szlezwigu od Danii, pozwoliło na założenie portu wojennego w Kilonii, oraz na plany budowy portu w Wilhelmshafen.

W r. 1865 rozkaz królewski uregulował wzajemne stosunki wojska i marynarki, zaczynając od twierdzenia: „Wojsko i marynarka wojenna tworzą razem siłę zbrojną (bewaffnete Macht), której obydwie części są od siebie niezależne, a ich władze są sobie równorzędne" (einander gleichgeordnet).

Szkoła morska (podchorążych) została przeniesiona do Kilonii.

Po wojnie austriacko-pruskiej w r. 1866 Prusy zdobyły przodujące stanowisko w Rzeszy Niemieckiej. Państwa północno-niemieckie stworzyły Związek Państw Północno-Niemieckich pod egidą Prus. W konstytucji Związku przewidziana została wojenna marynarka związkowa pod dowództwem Prus i ich króla. Porty w Kilonii i w zatoce Jade (późniejszy Wilhelmshafen) stały się odtąd wojennymi portami Związku.

1 października 1867 bandera pruska została uroczyście opuszczona i równocześnie podniesiona z 3-krotnym „hurra" czarno-biało-czerwona bandera Związku.

W zimie 1867—68 kanclerz Związku, Bismarck, przedstawił parlamentowi program rozbudowy floty, w którym określa cele floty:

„Ochrona handlu niemieckiego na wszystkich morzach, obrona wybrzeży niemieckich i rozwinięcie własnych możliwości ofensywnych, nie tylko zmierzających do szkodzenia handlowi morskiemu przeciwnika, ale do ataku na jego flotę, wybrzeża i porty".

Według tego programu, skład floty miał w ciągu 10 lat osiągnąć: 16 okrętów pancernych, 20 korwet, 22 kanonierki parowe, 8 awizo, 3 transportowce, 7 okrętów szkolnych i ćwiczebnych.

Program ten został przez Parlament przyjęty. W r. 1869 nastąpiło uroczyste poświęcenie nowego portu Wilhelmshafen.

Wojna 1870—71 roku nie dała młodej marynarce okazji do popisu, z wyjątkiem wsławienia się na drugiej półkuli awiza „Meteor". Marynarka, Związku była za mała aby móc odegrać odpowiednią rolę w wojnie, a ponadto Francuzi źle użyli własnej marynarki. Częściowe rozbrojenie francuskiej floty i użycie armat z okrętów dla operacyj lądowych, pozwo-

liło Prusakom przerzucić dwa korpusy wojska strzegącego wybrzeża na front lądowy do Francji.

W r. 1871 marynarka Związku przekształciła się na marynarkę cesarstwa niemieckiego.

Organizacyjnie połączono z powrotem naczelne dowództwo marynarki z ministerstwem marynarki, dając ministrowi wszelkie przywileje naczelnego dowódcy. Stworzone zostało poza tym dodatkowe stanowisko generalnego inspektora marynarki. W r. 1872 ministerstwo marynarki zmieniło nazwę na „Cesarską Admiralicję".

Z powodu braku starszych oficerów marynarki, stanowisko ministra, a później szefa admiralicji, obsadzone zostało dwukrotnie przez generałów. Najwybitniejszy marynarz, współtwórca floty niemieckiej książę Wojciech, zmarł w r. 1873.

Wybitni generałowie postawieni na czele marynarki (v. Stosch 1872—1883 i v. Caprivi, późniejszy kanclerz Rzeszy 1883—88), starali się udoskonalać i rozwijać flotę niemiecką i używać jej dla zdobywania kolonij.

Nastawienie ich było jednakże odzwierciadleniem nastawienia społeczeństwa niemieckiego, które rozwój swój i potęgę widziało tradycyjnie w swej silnej armii i celach lądowych. Toteż flota niemiecka tych okresów była rozbudowywana przeważnie pod kątem widzenia baz i wybrzeży; zwłaszcza chodziło Niemcom o przygotowanie się do walki z Rosją i Francją.

Ale już żył i działał, pnąc się po szczeblach normalnej kariery oficera morskiego, wychowany w początkowej flocie pruskiej i na kursach morskich w Anglii, późniejszy geniusz floty niemieckiej, jej twórca w tym stylu, jaką znamy przy wybuchu wojny światowej: Tirpitz!

On to stworzył z floty niemieckiej narzędzie, mogące urzeczywistnić dążenie całych Niemiec do współzawodnictwa w posiadaniu władztwa mórz, a zatem i władztwa świata. Zaś złamanie potęgi silnej floty wojennej Niemiec, która znalazła swój koniec w Scapa Flow, spowodowane było zdaniem niemieckich marynistów tym, że nie zostały uwzględnione plany wojenne Tirpitza.

Nie można jednak pominąć zasług, jakie obydwaj generałowie położyli dla marynarki niemieckiej. Jeden i drugi jak mógł i rozumiał utorował jej drogę do tej potęgi, do której doprowadzić mógł ją Tirpitz; potęgi, która zagroziła wielkości Brytanii w jej spokojnym panowaniu nad światem. Prawdopodobnie, gdyby na ich miejscu był człowiek morza, rozwój floty byłby jeszcze racjonalniejszy i w roku 1914 zostałyby wyrównane siły morskie Niemiec i Anglii.

Jeden i drugi jednak ugruntowali stanowisko marynarki w Niemczech, tak, że stała się ona czynnikiem siły niezbędnej dla rozkwitu Nie-

miec, tak zrozumiałym, jak potrzeba silnego wojska. Caprivi w liście do dowódcy eskadry, admirała Knora, tak pięknie określa zadanie marynarki: „Od niemieckiej marynarki oczekuje się podczas wojny nie ofiar, lecz czynów, a podczas pokoju mamy wychowywać zwycięzców, a nie nieszczęśników".

W r. 1888 wstąpił na tron cesarz Wilhelm II.

Szefem admiralicji został wiceadmirał hrabia Monts. Cała marynarka, nie ujmując zasług poprzednika, przyjęła z wielką radością nominację admirała na najwyższe w marynarce stanowisko.

W r. 1889 cesarz Wilhelm podzielił znów Admiralicję na trzy niezależne od siebie urzędy: naczelne dowództwo marynarki, główny urząd marynarki (Reichsmarineamt — ministerstwo) i gabinet marynarki u cesarza. Ten podział miał podczas pokoju dobre i złe strony.

Podczas wojny jednak okazał się fatalny, tak, że w sierpniu 1918 r. utworzono znów jednolite „naczelne dowództwo wojny morskiej" (Oberste Seekriegsleitung).

Budżet 1889—90 przyniósł już budowę 4 okrętów liniowych. Miały one być jądrem floty niemieckiej. Budowa tych jednostek stanowi punkt zwrotny w rozwoju niemieckiej floty, dla której obrona wybrzeża przestaje być jedynym celem.

W r. 1892 komandor Tirpitz złożył memoriał, w którym określa cele floty, jako siły potrzebnej do rozegrania otwartej bitwy morskiej. Najwyższe sfery akceptują ten pogląd. Odtąd flota niemiecka skierowuje całe swoje nastawienie tylko na ten cel, tj. dąży do stworzenia takiej marynarki, która w otwartej bitwie będzie mogła walczyć o władztwo morskie z państwem, które go dotychczas posiadało: z Anglią.

W r. 1896 flota niemiecka składała się z dwóch dywizyj pancerników, 9 pancerników obrony wybrzeża, 9 dużych i 22 małych krążowników, 2 kanonierek, 3 okrętów do celów specjalnych, 10 większych i 100 mniejszych torpedowców.

W r. 1897 stanął na czele urzędu marynarki, czyli został jej ministrem, kontradmirał Tirpitz.

Tirpitz wystąpił niezwłocznie z projektem ustawy o marynarce, która miała być podwaliną i podstawą dla rozbudowy floty. Przy czym wydatki miały się zmieścić w normalnym budżecie państwowym (tym razem jeszcze).

Droga do urzeczywistnienia projektu nie była tak łatwa. Ustawa musiała być uchwalona przez parlament, który naówczas w Niemczech, w erze rozkwitu parlamentaryzmu na świecie, odgrywał decydującą rolę, a przy tym posiadał znaczną i bardzo ostrą opozycję na lewicy.

Najpierw gabinet uchwalił projekt ustawy. Pierwszy oddźwięk znalazła ta ustawa w mowie tronowej przy końcu 1897 r. Cesarz Wilhelm II (w którym admirał Tirpitz znalazł entuzjastycznego opiekuna myśli o rozwoju potęgi Niemiec na morzu) zaznaczył, że dotychczasowa flota wojenna Niemiec jest niedostateczna dla ochrony interesów niemieckich na morzach i na kontynentach za morzami, nie starczy nawet do zapobieżenia w razie wojny blokadzie wybrzeży niemieckich. Podkreślił przy tym, że nie leży w zamiarze Niemiec doścignąć w zbrojeniach pierwszych mocarstw morskich, że jednak chodzi o to, aby podnieść znaczenie Niemiec na morzu.

Urząd marynarki Rzeszy opublikował zaraz potem dwie broszury, mające na celu przychylne usposobienie społeczeństwa dla ustawy: „Interesy morskie Rzeszy Niemieckiej“ i „Wydatki na flotę i wojsko w budżetach najważniejszych mocarstw“.

Kanclerz (Hohenlohe) w swej mowie poświęcił duży ustęp ustawie morskiej, motywując jej konieczność, między innymi i tym, że Niemcy nie mogą pozostać „quantité négligeable“ przy rozwiązywaniu problemów międzynarodowych i własnych, rozgrywających się poza kontynentem europejskim. Marynarka wojenna ma być czynnikiem siły o wystarczającej wadze, tak w oczach przyjaciół, jak i wrogów Rzeszy.

„Jeżeli chcemy zapewnić sobie odpowiednie stanowisko w koncercie mocarstw, to musimy mieć możność dorzucenia swego, aczkolwiek skromnego słowa, ale niemieckiego słowa“ — zakończył.

Na trybunę wystąpił Tirpitz i uzasadnienie projektu ustawy morskiej zakończył zapewnieniem, że silna flota wojenna, jakiej żąda w ustawie, zapobiegnie temu, by w razie wojny rzuciła się na niemieckie wybrzeża nawet największa potęga morska — w każdym razie będzie musiała się najprzód trzykrotnie namyśleć.

Przedstawiciel socjaldemokratycznej opozycji występował przeciwko ustawie, sprowadzając swą mowę do wspólnego mianownika opozycji przeciw reżimowi autokratycznemu, twierdząc, że uchwalenie jednego człowieka i jednego grosza takiemu rządowi, będzie ciężką krzywdą i zbrodnią popełnioną na ludzie pracującym.

Sekretarz stanu skarbu (minister skarbu) objaśnił położenie finansowe, które było dostatecznie dobre i oświadczył, że pieniądze w kasach skarbowych się znajdą.

Sekretarz stanu spraw zewnętrznych (M. S. Z.) również poparł ustawę, stwierdzając, że minęły już czasy, kiedy Niemiec odstępował ziemię jednemu a morze drugiemu sąsiadowi, pozostawiając sobie samo niebo. „Nie chcemy dla nikogo być cieniem, ale żądamy dla siebie też miejsca w słońcu“! Tak zakończył.

Opozycja była jednak bardzo silna a dyskusja ożywiona, wprost namiętna. Na szczęście opozycja była mniejszością.

Wniosek ustawy odesłano do komisji, gdzie przeszedł on większością 19 głosów przeciw 8, po czym wrócił na plenum w kwietniu 1898, gdzie został uchwalony.

Ustawa przewidywała: 1 okręt flagowy, 2 eskadry po 8 okrętów liniowych, 2 dywizje po 4 pancerniki obrony brzegowej, 6 wielkich krążowników, 16 małych krążowników, 3 wielkie krążowniki i 10 małych krążowników dla służby zagranicznej.

Jako zespół rezerwowy: 2 okręty liniowe, 3 wielkie krążowniki, 4 małe krążowniki. Z tego odliczono jako istniejące: 12 okrętów liniowych, 8 pancerników brzegowych (cały stan), 10 wielkich i 13 małych krążowników.

Okręty małe, jak torpedowce, wcale nie są wymieniane.

Ustawa ustaliła też czasokres życia poszczególnych typów dużych okrętów, po którym muszą one być zastąpione nowymi (automatycznie). I tak dla okrętów liniowych ustalono czasokres służby na 25 lat, tak samo dla pancerników obrony brzegowej; dla wielkich krążowników 20 lat, dla małych 15 lat (!).

Personel przewidziała ustawa w 100% obsady dla wszystkich okrętów większych, połowę dla transportowców, okrętów szkolnych i pomocniczych, a część załogi dla zespołu rezerwowego. Uwzględniono stan personalny dla oddziałów lądowych i do tego wszystkiego dodano 5% zapasu.

Dodatkowe koszty, które pociągała za sobą ustawa na lat 6, wynosiły 409 milionów marek, ponadto wzrost wydatków normalnych o 5 milionów rocznie.

Niebywały rozkwit Niemiec, doskonale poparty 5 miliardami kontrybucji francuskiej, pod względem tak ekonomicznym jak i politycznym, rozbudzał aspiracje i w dziedzinie wojenno-morskiej. Rozwój wypadków politycznych na świecie, utwierdzał wszystkie mocarstwa w świadomości, że silna flota wojenna jest naprawdę tym czynnikiem, który w polityce ogólno światowej odgrywa zasadniczą rolę. Do tego przekonania doszły też czynniki rządzące Rzeszą. Niemcy, raz skierowane na wielkomocarstwową rolę na arenie polityki wszechświatowej, chcą w szybkim tempie urzeczywistniać swe aspiracje do uzyskania poważnego głosu, do sięgania przynajmniej po równouprawnienie w dzierżeniu berła panowania na morzu, będącego dotąd w niepodzielnym posiadaniu Wielkiej Brytanii.

6-letni plan był dopiero od dwóch lat wykonywany, gdy przeprowadzono drugą ustawę morską (w r. 1900), zwiększającą dotychczasowe zamierzenia.

Postanowiono posiadać flotę wojenną, składającą się z: 2 okrętów flagowych (zamiast 1), 4 eskadr okrętów liniowych po 8 okrętów (zamiast 2 eskadr), 8 wielkich krążowników (zamiast 6), 24 małych krążowników (zamiast 16).

Dla służby zagranicznej postanowiono: 3 wielkie krążowniki, 10 małych krążowników.

Jako zespół rezerwowy: 4 okręty liniowe (zamiast 2), 3 wielkie krążowniki, 4 małe krążowniki.

Jak widzimy zniknęły pancerniki obrony brzegowej.

Wybrzeże będzie bronione, gdy na morzu panować będzie flota otwartego morza. A to możliwe wówczas, gdy flota ta pobije flotę przeciwnika w otwartej bitwie.

Ewolucja w materiale wywołana została ewolucją pojęć, pojęć śmiałych, uznających konieczność posiadania takiej floty, która przeciwstawiać się będzie mogła największej flocie świata. Oczywiście liczono się ze strategiczną obroną własnej, mniejszej od angielskiej floty, na której natarcie i wyzwanie do otwartej walki, gdzieś w pobliżu niemieckich wybrzeży Morza Północnego, liczono poważnie. Walnie przyczynił się do przychylnego nastawienia umysłów „Flottenverein".

Już jednak w r. 1906 wyszła nowela do ustawy morskiej, dodając do składu floty: 5 wielkich krążowników dla służby zagranicznej oraz 1 dla zespołu rezerwowego.

W międzyczasie odbyła się wojna rosyjsko-japońska, która utrwaliła doktryny w budownictwie okrętowym. Wielki okręt wojenny o potężnej artylerii, czyli nowoczesny okręt liniowy, stał się rdzeniem każdej floty. Anglia przystępuje do budowy dreadnoughta. Chce zdystansować tonażem Niemcy, którym zdaniem Anglii nie pozwolą finanse na budowę przewidywanej przez nich ilości okrętów liniowych. Anglia uważa również, że Kanał Kiloński jest za wąski i za płytki, aby pozwolił na przeprowadzanie okrętów o tak dużym tonażu.

„W nadchodzącym stuleciu mogą Niemcy być młotem lub kowadłem" — „zabezpieczenie światowego handlu, jest dla Niemiec kwestią życia i śmierci" — „potrzebujemy pokoju na lądzie ale również i na morzu, ale nie pokoju za wszelką cenę, lecz pokoju z należytym honorem, który odpowie naszym uzasadnionym potrzebom". Oto głosy autorytatywne padające z trybuny parlamentarnej, uzasadniające potrzebę silnej floty niemieckiej, której cel, już bez osłonek, mierzył w Anglię, aby ją zmusić siłą do uznania konkurencji i podziału dóbr świata. Ta idea, zwalczana oczywiście w parlamencie przez opozycję, tj. przez

socjalistów, Welfów i Polaków, staje się główną ideą narodową i programową cesarskich Niemiec.

Aspiracje te, dążące do podziału, czy też odebrania władztwa nad światem Anglii, uzależnione od walnej rozprawy morskiej z flotą Wielkiej Brytanii, są też nazywane wówczas „myślą o ryzyku" (Risikogedanke). Dlatego flota wojenna jest ukochaniem i oczkiem w głowie całego (oprócz opozycji) narodu, z cesarzem na czele. Nic zatem dziwnego, że przy zasobach finansowych i przy bujnym rozwoju przemysłu rodzimego, goni jedna ustawa morska drugą, prześciga ich wykonanie szereg nowel, zwiększających tempo dążenia do celu.

Następuje uchwała o rozszerzeniu Kanału Kilońskiego. W r. 1914 wielkie okręty wojenne mogą być dowoli przezeń przesuwane z Morza Północnego na Bałtyk i odwrotnie.

W r. 1908 poprzednio uchwalony czasokres życia okrętów liniowych na lat 25 zostaje zredukowany nowelą do ustawy na lat 20. Wzmaga to znowu tempo rozbudowy.

Postanowiono, że od roku 1908 do 1911 corocznie rozpoczyna się budowę 4 wielkich okrętów bojowych, od r. 1911 co roku po 2 aż do 1917, po czym znów po 3.

W r. 1912 ustanowiono, że stan nowej floty niemieckiej ma się składać z: 1 okrętu flagowego, 5 eskadr okrętów liniowych po 8 okrętów (czyli 40 zamiast 32), 12 wielkich krążowników (zamiast 8), 30 małych krążowników (zamiast 24).

Dla służby zagranicznej: 8 wielkich krążowników (zamiast 3), 10 małych krążowników (bez zmian).

Skasowany natomiast został, jakiś, dla celów taktyczno-politycznych, wymyślony poprzednio, „zespół rezerwowy" o 3 wielkich i 4 małych krążownikach.

Z dodaniem zatem poprzednio wybudowanych okrętów, mających być zastąpionymi przez nowe, faktyczny stan floty niemieckiej miał być następujący: okrętów liniowych 41, wielkich krążowników 20, małych krążowników 40.

Flota równa angielskiej.

Temu wprost wspaniałemu rozwojowi materiałowemu towarzyszy nowa organizacja naczelnych władz marynarki, która potem, gdy wybije godzina ciężkiej próby, dla tejże marynarki niemieckiej całkowicie zawiedzie. Cesarz Wilhelm dzieli naczelne władze marynarki na dwa niezależne od siebie organy: na sztab główny marynarki i państwowy urząd marynarki (Reichsmarineamt), czyli ministerstwo.

A co najważniejsze, władzę naczelną zachowuje cesarz dla siebie osobiście. I przez to, co prawda w r. 1914 niezrealizowana w całej rozciągłości

rozbudowa floty niemieckiej, nie wykonuje myśli przewodniej, myśli ryzyka walnej rozprawy z Anglią. Inna rzecz, że Anglia, wbrew niemieckim przypuszczeniom, obiera inną taktykę, sama nie chce tego ryzyka. Ale i Niemcy go nie szukają. Cesarz Wilhelm wierzy w korzystne rozstrzygnięcie wojny dla Niemiec na lądzie, a flotę chce zachować dla poparcia żądań pokojowych.

Po nierozegranej próbie pod Jutlandem, po niedociągniętej wojnie prowadzonej przez okręty podwodne, flota niemiecka została w swej głównej potędze nienaruszona aż do końca wojny.

Rozstrzygnięcie tej wojny wbrew oczekiwaniu rozegrało się jednak na morzu. Bez decydującej bitwy morskiej, wojna światowa trwała przeszło cztery lata. Mimo błyskotliwych zwycięstw na lądzie, zajęcia przez niemieckie armie szeregu krajów na wschodzie, północy i na zachodzie, na morzu pierścień flot wrogich został tak zaciśnięty, że zwycięskie niemieckie armie, nie miały surowca dla wytworzenia sprzętu wojennego, nie miały dostatecznego pożywienia i straciły podtrzymanie moralne, gdy ludność państw centralnych w głębi krajów poczuła głód.

Zaczęły zmieniać się losy wojny na lądzie, przyszła katastrofa dla państw centralnych w roku 1918. Hasło wojenne Niemiec, aby „przetrzymać" (durchhalten) wytrzymało do pewnych tylko granic. Flota, która mogła przyspieszyć rozstrzygnięcie wojny już w początkach, przetrwała, nie realizując przedwojennej myśli „ryzyka".

Jej gros spotkał los najboleśniejszy, jaki jakąkolwiek flotę wojenną spotkać może. Z podniesionymi banderami, z pełnymi załogami, była zmuszona płynąć do portu zwycięskiego wroga, aby tam zostać rozbrojona. To był szczyt upokorzenia dla załóg okrętów wojennych!

Zatopienie okrętów przez własne załogi złagodziło tę tak nad wyraz przykrą sytuację dla marynarki wojennej Niemiec [1]). Scapa Flow było grobem floty wojennej cesarskich Niemiec. — Nie minęło jednak lat dwadzieścia, gdy flota Trzeciej Rzeszy już się odrodziła, naród cały wychowany w świadomości znaczenia floty wojennej dla państwa, dla jego potęgi i mocy, rozumie konieczność jej rozbudowy.

Przejawy wewnętrzno-polityczne o podłożu ogólnoświatowym w Niemczech w pierwszym rzędzie interesują nas, Polskę, bezpośredniego sąsiada, i tak nas absorbują, że nie spostrzegamy dość wyraźnie rozwoju odnowionej floty niemieckiej, na której znów nasz sąsiad buduje swe najwyższe nadzieje.

---

[1]) Opis tego według książki admirała Reutera w „Przeglądzie Morskim" Nr 29/30 1931 r. w art. „Grób floty niemieckiej".

Wódz Trzeciej Rzeszy (jak twierdzą dzienniki), zna na pamięć nazwy wszystkich większych okrętów wojennych flot całego świata! Flota wojenna Trzeciej Rzeszy rozbudowuje się według traktatu angielsko-niemieckiego do parytetu ⅓ floty Wielkiej Brytanii. Nie zapominajmy o tych licznych nowelach do ustaw o flocie sprzed wojny. W ciągu dwóch pokoleń nasz zachodni sąsiad stwarza jedną z najpotężniejszych flot wojennych świata dwukrotnie. Sprawa ta jest zatem tak ważna dla mocarstwowego rozwoju państwa, że tak trzeźwy naród jak Niemcy, nie szczędzi kosztów, ani wysiłków, żeby mieć na morzu oręż zbrojny odpowiedni swym aspiracjom, mimo doznanych niepowodzeń, mimo niespełnienia przez flotę cesarstwa pokładanych w niej nadziei przed wojną.

Zarówno historia ludów świata, jak nauka potwierdzają wielokrotnie na faktach realnych, na datach i przykładach historycznych, że znaczenie floty wojennej dla każdego narodu, posiadającego dostęp do morza (bez względu na ilość kilometrów wybrzeża) jest kwestią tak żywotną, jak żywotną jest chęć bytu i trwania narodu zorganizowanego w samodzielnej własnej państwowości.

Ta, tak znana prawda, zrozumiana przez wszystkie ludy świata, dążące do zabezpieczenia i utrwalenia swego bytu państwowego i podciągania go wzwyż, jest też u nas tym zagadnieniem, które z roku na rok żłobi sobie prawo obywatelstwa wśród oświeconej rzeszy obywateli, zwalcza negatywną naszą w tej mierze tradycję i wskazuje na ideowe cele rozwoju naszego Państwa i narodowych aspiracyj. A trudności, które widzimy, są możliwe do pokonania i pokonane być muszą.

JERZY WIŚNIEWSKI

KONTRTORPEDOWCE

Kontrtorpedowiec w obecnym pojęciu taktycznym i konstrukcyjnym różni się znacznie od kontrtorpedowca przedwojennego lub budowanego w pierwszych latach wojny światowej. Ostatnie bowiem lata wojny, to już kształtowanie się dzisiejszego typu tego rodzaju okrętów.

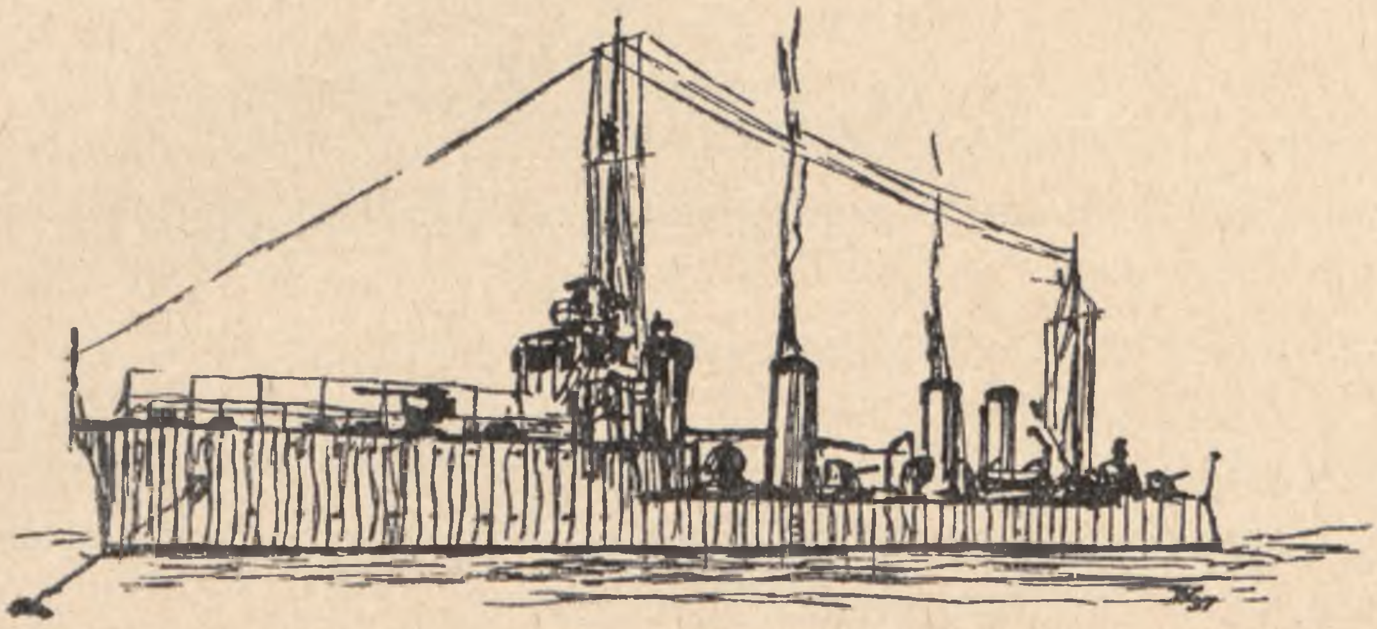
Kontrtorpedowiec przedwojenny za główne swe zadanie miał walkę z torpedowcem, atakującym wielkie okręty zespołem lub pojedyńczo. Można zaryzykować twierdzenie, że typ kontrtorpedowca wyraźnie zarysowywać się zaczął na początku obecnego stulecia. Ówczesne torpedowce były już dosyć silnie uzbrojone, np. brytyjskie tzw. „30 węzłowe", wypierając 350—400 t, posiadały uzbrojenie składające się z dział: 1 — 12 funtowego, 1 — 6 funtowych oraz 2 wyrzutni torpedowych 18 calowych.

W latach 1905—8 Anglicy wybudowali pewną ilość kontrtorpedowców typu „Tribal" o wyporności od 865 do 1 090 t, osiągających teoretycznie szybkość 33 w., na próbach zaś „Tribal" osiągnął 37 w. Uzbrojenie składało się, na pierwszych okrętach z 2 dział 12 funtowych, na pozostałych z 2 dział 101 mm. Nieco mniejsze od typu „Tribal" były kontrtorpedowce typu „Acorn", uzbrojone także w 2 działa 101 mm. Zmodyfikowany ten typ, wykończony w latach 1912—13 mógł zabrać o 30 t więcej paliwa i wycisnąć 28 w. zamiast poprzednio uzyskiwanych 27 w. „Firedrake", „Lurcher" i „Oak" miały tę samą charakterystykę, lecz rozporządzały szybkością 32—33 w. Kontrtorpedowce typu „Acasta" budowy 1913—14 r. wypierały 935 t, posiadały szybkość 29 w. i uzbrojone były w trzy 101 mm działa. Pierwszy typ przewodnika brytyjskiego, „Swift" z r. 1907 o wyporności 2 170 t, zaopatrzony był już w turbiny, których kotły opalano mazutem. Na próbach uzyskał szybkość 35,1 w. Uzbrojenie stanowiły IV działa 101 mm i 2 wyrz. torp.

Francuzi 12 kontrtorpedowcami typu „Bory" zrealizowali swoje programy 1910, 1911, 1913 r. Ponieważ były one budowane na różnych stoczniach i w różnym czasie, otrzymały niejednakowe sylwetki i wymiary. Były to 4-kominowce o wyporności 780—880 t i uzbrojeniu:

2 działa — 100 mm, 4 — 9 funt., 1 — 14 funt. plt., 2 podwójne wyrz. torp. Przystosowane zostały do stawiania min, a podczas wojny do rzucania granatów głębinowych. Zapas paliwa pozwalał im na przepłynięcie 1 500 m. m. na 15 w. lub 400—500 m. m. na pełnej szybkości. Moc maszyn wahała się, na poszczególnych okrętach od 13 500 KM („Francis Garnier" bud. przez Normand w Le Hawrze i osiągający 31 w.) do 18 000 KM („Magon" bud. przez Chantiers de la Bretagne o szybk. 30 w.).

W chwili wypowiedzenia wojny zostały zajęte 4 kontrtorpedowce typu „Téméraire", budowane dla Argentyny przez Ch. de la Bretagne od 1911 r. Wypierały one normalnie 950 t, uzbrojenie składało się



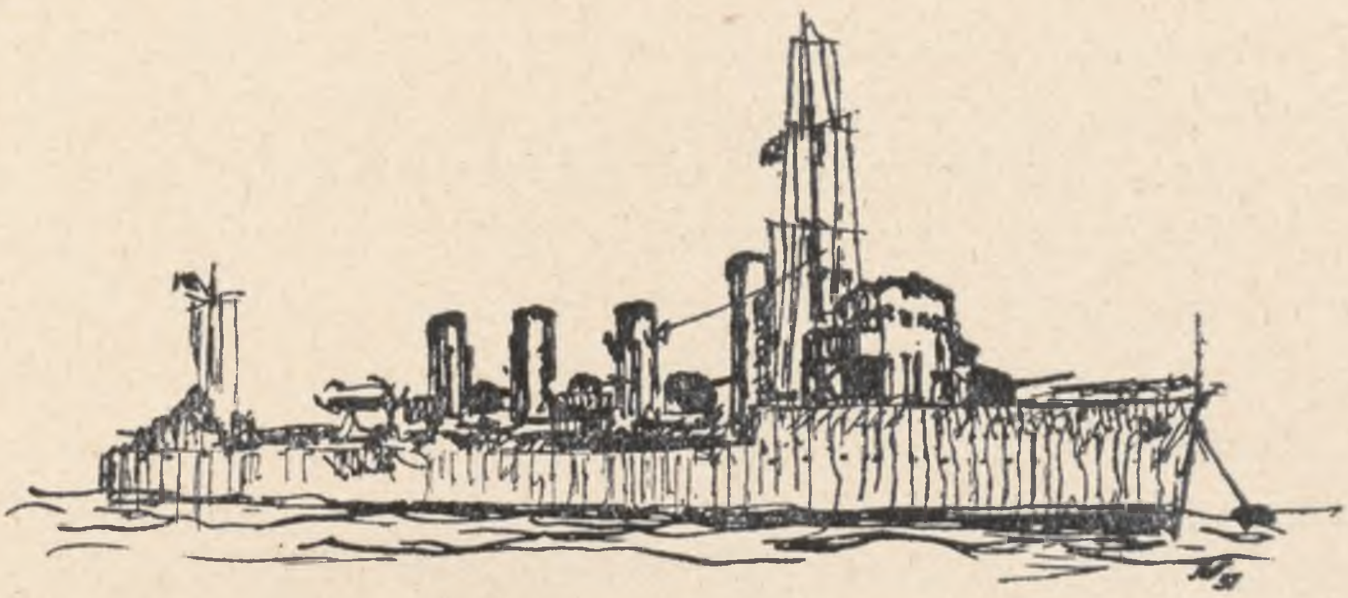
Rys. 1. Kontrtorpedowiec typu „Téméraire"

z 4 dział — 100 mm, 2 — 3 funt. plt., 4 wyrz. torp. 457 mm. Zaopatrzone były w turbiny Rateau-Bretagne o mocy 18 000 KM, pozwalające na uzyskanie szybkości około 32 w. Kotły przystosowane były do opalania węglem i ropą. Zapas paliwa, wynoszący 292 t węgla i 82 t ropy wystarczał na przebycie 3 000 m. m. na 15 w.

W tym samym czasie na stoczniach angielskich budowano dwa przewodniki „Lightfoot" i „Marksman" z programu 1913—14 r. oraz dwa z 1914—15 r., „Kempenfelt" i „Nimrod". Wypierały 1 605 t, turbiny o kotłach, opalanych mazutem, dawały szybkość 34 w. Okręty te uzbrojone były w 4 działa — 101 mm, 2 szybkostrzelne 2 funtowe i 4 podwójne wyrz. torp. 533 mm. Zostały wszystkie wykończone przed końcem 1915 r.

Także na stoczni J. S. White budowały się dla Chili cztery duże kontrtorpedowce. Zostały one przejęte przez Admiralicję i otrzymały nazwy „Botha", „Tipperary", „Faulknor" i „Broke". Wyporność ich wynosiła około 1 700 t. Posiadały 4 działa — 101 mm, 1 szybkostrzelne 1,5 funt. oraz 2 podwójne wyrz. torp. lub 4 pojedyńcze 533 mm. Przewidywana szybkość określona była na 31—32 w. Miały napęd turbinowy i brały 403 t węgla i 83 t mazutu. Anglicy zaliczali je do przewodników.

Z tego szkicu sylwetek przedwojennych kontrtorpedowców można wywnioskować, że myśl konstruktorów szła w kierunku zwiększania ciężaru tej klasy okrętów, nieznacznie zwiększając uzbrojenie zarówno artyleryjskie jak i torpedowe. Szczególnie to ostatnie nie wykazało jeszcze w pełni swych zalet i dlatego stosowane było dość nieufnie.



Rys. 2. Kontrtorpedowiec typu „Nimrod"

Poza tym doktryna wojenno-morska sprzed wojny prawie nie znała terminu „okręt podwodny", bądź też operowała nim bardzo wstydliwie, nie doceniając tej nowej, groźnej broni.

Tymczasem okręt podwodny przekształcał się szybko w potężny czynnik wojny, swymi sukcesami wprawiając marynarki w zakłopotanie, nierzadko graniczące z niezaradnością.

Wraz z ulepszaniem sprzętu podwodnego zażądano stworzenia potężniejszego środka, który by mógł walczyć skutecznie z okrętem podwodnym. Okręty-pułapki były tylko czasowym półśrodkiem, bowiem ich zdolność zaczepna była prawie żadna, a niejednokrotnie strona „oszukana" wychodziła mimo wszystko obronną ręką. Postanowiono więc, jeśli nie zniszczyć, to chociaż sparaliżować lub utrudnić działania okrętów podwodnych. Niestety, stosowane przysłowie „kto mieczem wojuje, od miecza zginie" nie dało się w pełni zastosować w warunkach spotkania z podwodnym wrogiem. Już miecz mógłby mieć pewne widoki powodzenia, jeśliby stał się, w ręku przeciwnej strony, nieco cięższy i szybszy w ruchach. Okazało się, że skuteczny może być wówczas, jeśli poprzestanie na pływaniu nawodnym i nie będzie się starał gonić okrętu podwodnego pod wodą.

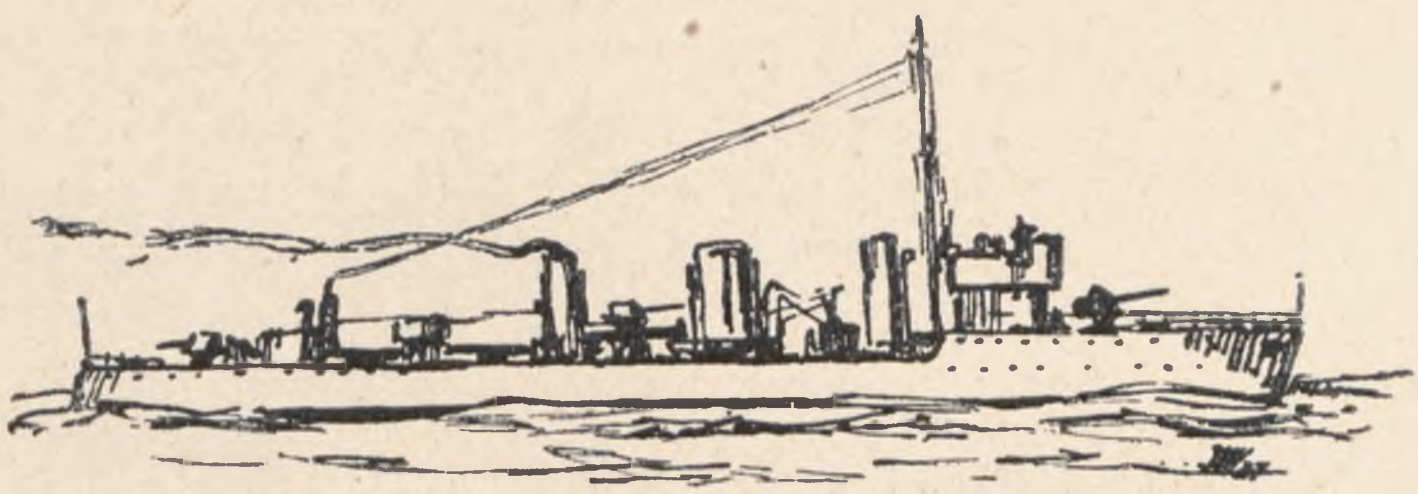
Po prostu w umysłach taktyków koalicji, pobudzonych do wytężonego myślenia masowymi napadami okrętów podwodnych niemieckich, zarówno na okręty wojenne, jak i na statki handlowe, musiała zrodzić się niechęć do wyzyskania podwodnego okrętu do walki z okrętem podwodnym, skoro zwrócono uwagę na kontrtorpedowce.

Zresztą, w związku z działaniem okrętów podwodnych powstało zagadnienie ubezpieczania transportów i dozoru przejść morskich z Morza Północnego na Atlantyk. Prócz tego do blokady brzegów niemieckich nie mogły być stale zaangażowane bezpośrednio główne siły brytyjskie.

Kontrtorpedowiec zatem zyskał szerokie pole dla swych zainteresowań i słusznie mógłby zażądać obdarzenia go silniejszym uzbrojeniem. Tymczasem nie pomyślano o tym od razu.

Najnowszymi kontrtorpedowcami angielskimi w chwili wybuchu wojny były okręty typu „L", programu 1912—13 r. Wypierały one 965 t, miały szybkość 29 w. i uzbrojone były w 3 działa — 101 mm, i 4 wyrz. torp. 533 mm.

Następna seria „M" programu 1913—14 została uzbrojona zaraz po rozpoczęciu kroków wojennych. Kontrtorpedowce te były nieco większe od klasy „L", posiadały szybkość 34 w. i to samo uzbrojenie. Pierwsza transza obejmowała 13 okrętów, we wrześniu zamówiono dalszych 20, w listopadzie 32, w lutym 1915 r. następnych 18 i w maju 20. Podczas budowy zaszły drobne zmiany konstrukcyjne w celu przystosowania ich do walki z okrętami podwodnymi.



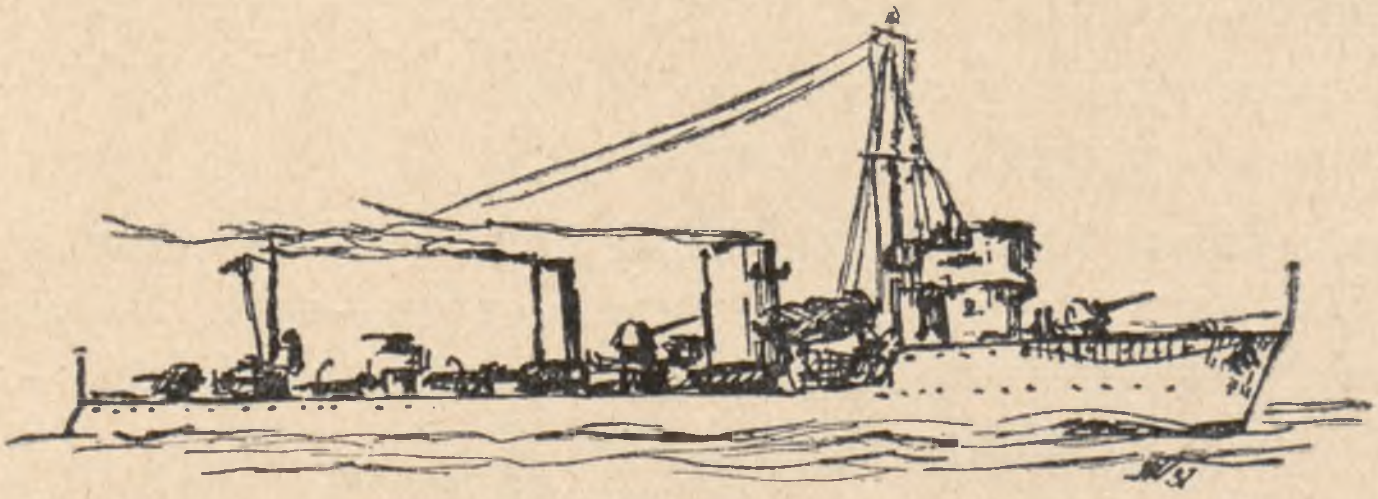
Rys. 3. Kontrtorpedowiec typu „M"

Okręty klasy „R", z których pierwszy zamówiono w 1915 r. w maju, miały rozporządzać szybkością 36 w. Poza tym na rufie otrzymały działo 101 mm na specjalnej podstawie. Drugi kontrtorpedowiec zamówiono jeszcze w ciągu maja, następnych 24 w lipcu, 10 we wrześniu i 15 w marcu 1916 r.

Typ „R zmodyfikowany" otrzymał 4 działa 101 mm nowego wzoru o kącie podniesienia 30^0 i donośności 12 000 jardów. Oprócz tego wprowadzono ulepszenia w kierunku zwiększenia zdolności nawigacyjnych i bojowych podczas służby w złych warunkach atmosferycznych.

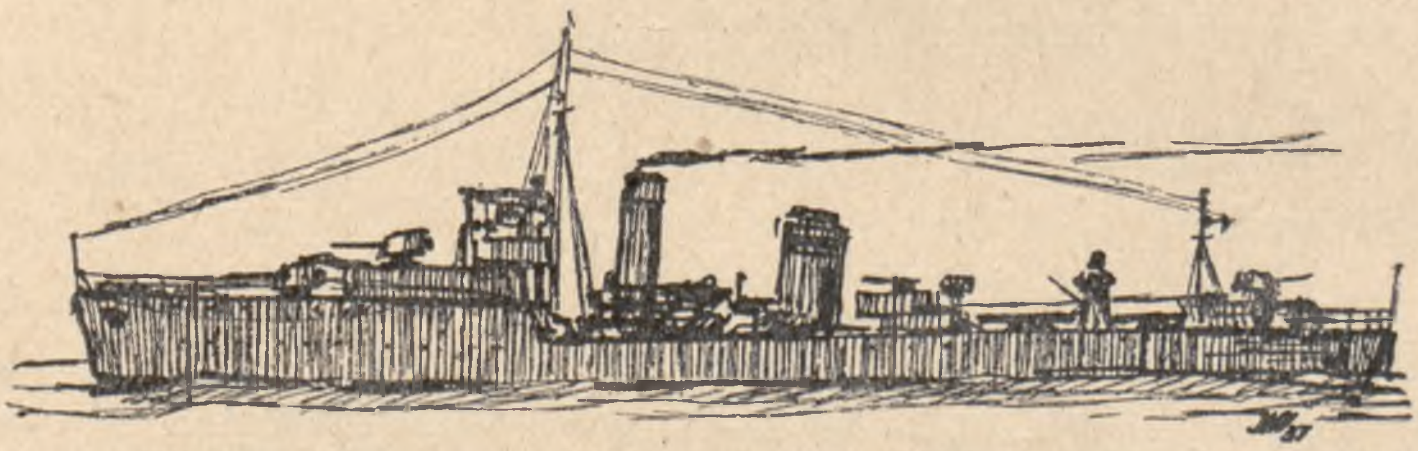
Typ „V" początkowo wszedł na listę floty, jako przewodnik, potem jednak te same wymiary i uzbrojenie otrzymały kontrtorpedowce klasy

„V“. Wypierały one 1 330 t i projektowana szybkość miała wynosić 34 w. Uzbrojone były w 4 — 101 mm, 1 — 75 mm plt. i 2 podwójne wyrz. torp. 533 mm. 25 okrętów tego typu zostało założonych na stoczniach w lipcu 1916 r.



Rys. 4. Kontrtorpedowiec typu „R“

21 kontrtorpedowców klasy „W“ zamówionych w grudniu 1916 r. różniło się od poprzednich „V“ tylko uzbrojeniem torpedowym, a mianowicie otrzymały one 2 potrójne wyrz. torp., pierwszy raz zastosowane.



Rys. 5. Kontrtorpedowiec typu „V“

Jak z tego widać, Wielka Brytania wybudowała do r. 1917 dużą ilość kontrtorpedowców cięższego typu, zaopatrując je stopniowo w coraz silniejszą artylerię i uzbrojenie torpedowe.

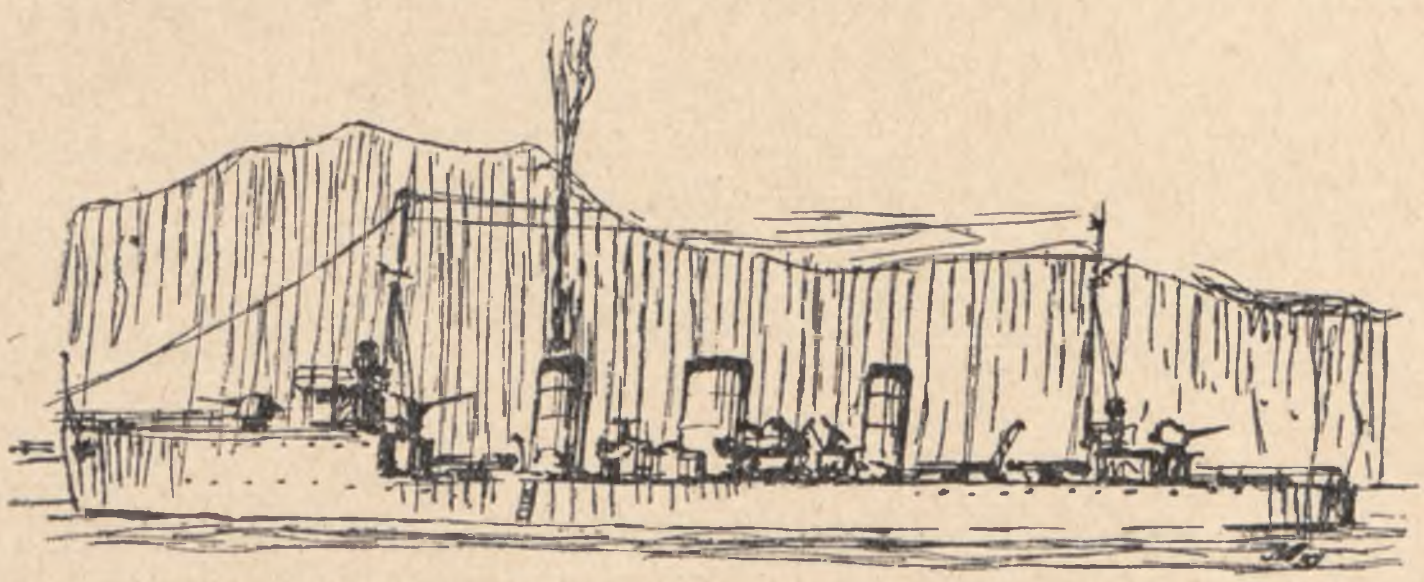
Na drugim teatrze wojny morskiej, na Oceanie Spokojnym, Japonia rozbudowywała swoje siły niezależnie od wypadków na Zachodzie, ponieważ, po pewnej gorączce spowodowanej obecnością eskadry Spee, żadne działania morskie na większą skalę nie naruszały spokoju, w tym wypadku rzeczywiście spokojnego oceanu.

Kontrtorpedowce japońskie z lat 1914—1915 wypierały 665 t (typ „Kaba“), uzbrojone były w 1 działo — 120 mm, 2 — 12 funt. i 4 — 457 mm wyrz. torp. Moc maszyn 9 500 KM dawała szybkość ok. 30 w., zapas paliwa wynosił 90 t węgla i 125 t ropy. Program 1915 r. obejmował 4 kontrtorpedowce typu „Momo“ o wyporności 835 t i uzbrojeniu 3 — 120 mm, 1 mniejsze plt., 2 C. K. M., 2 potrójne wyrz. torp. 457 mm.

Zaopatrzone były w 3 zespoły turbin Curtisa, razem dające moc 16 000 KM przy szybkości 31,5 w. Zapas paliwa obejmował 92 t węgla i 212 t ropy. 6 tego samego typu okrętów stanowiło specjalny program 1917 r.

W latach 1915—17 zbudowano 4 kontrtorpedowce typu „Amatsukaze". Przy wyporności 1 227 t uzbrojenie stanowiło 4 — 120 mm, 2 C. K. M. i 6 wyrz. torp. 457 mm. Teoretyczna moc maszyn 27 000 KM pozwalała na rozwinięcie szybkości 34 w. 145 t węgla i 195 t ropy stanowiło zapas paliwa.

Nieco późniejszym był typ „Tanikaze", który wypierał 1 300 t. Ustawiono na nim mocniejsze turbiny, zachowując tę samą szybkość i ten sam ładunek paliwa. Natomiast skutkiem zwiększania kalibru wyrzutni torpedowych do 533 mm skasowano 1 działo 120 mm.



Rys. 6. Kontrtorpedowiec typu „Tanikaze"

Charakterystyczną cechą japońskiego budownictwa wojenno-morskiego jest ustawianie silnego zespołu artyleryjskiego i torpedowego na jednostkach o stosunkowo małej wyporności.

Nie oszczędziło to i kontrtorpedowców, które, jak widać z przytoczonych charakterystyk, przy prawie tej samej wyporności, górowały nad angielskimi kalibrem dział.

Rok 1917 rozpoczął się pod wrażeniem wzmożonej silnie działalności niemieckich okrętów podwodnych przeciw liniom komunikacyjnym koalicji. Największym nasileniem zaznaczył się dzień 19 kwietnia 1917 r., w którym to dniu zostało zatopionych 11 handlowych statków brytyjskich i 8 rybackich.

Po wypowiedzeniu Niemcom wojny przez Stany Zjednoczone, szczególnie paląca stała się kwestia zabezpieczenia idących przez Atlantyk transportów broni, żywności i wojska. Do służby tej przydzielono lżejsze krążowniki i większe kontrtorpedowce. W ten sposób od maja 1917 r. do końca wojny przeprowadzono pod konwojem 16 693 statki. Z tej liczby 16 539 tzn. 99,08% przepłynęło swe rejsy bez wypadku, 102 czyli 0,61%

zostało storpedowanych mimo konwoju, 16 lub 0,09% zatonęło wskutek wypadków nawigacyjnych, nakoniec 36 czyli 0,22% zostało zatopionych po opuszczeniu ich przez jednostki konwojujące.

Zaczyna się okres intensywnej rozbudowy kontrtorpedowców. Wielka Brytania, mając dużą już liczbę jednostek typu cięższego, a nie potrzebując obawiać się kontrtorpedowców niemieckich, z których niewiele dorównywało wielkością i uzbrojeniem kontrtorpedowcom jej własnym, nawróciła do budowy typu małego i tańszego, a co za tym idzie, szybszego do zbudowania.

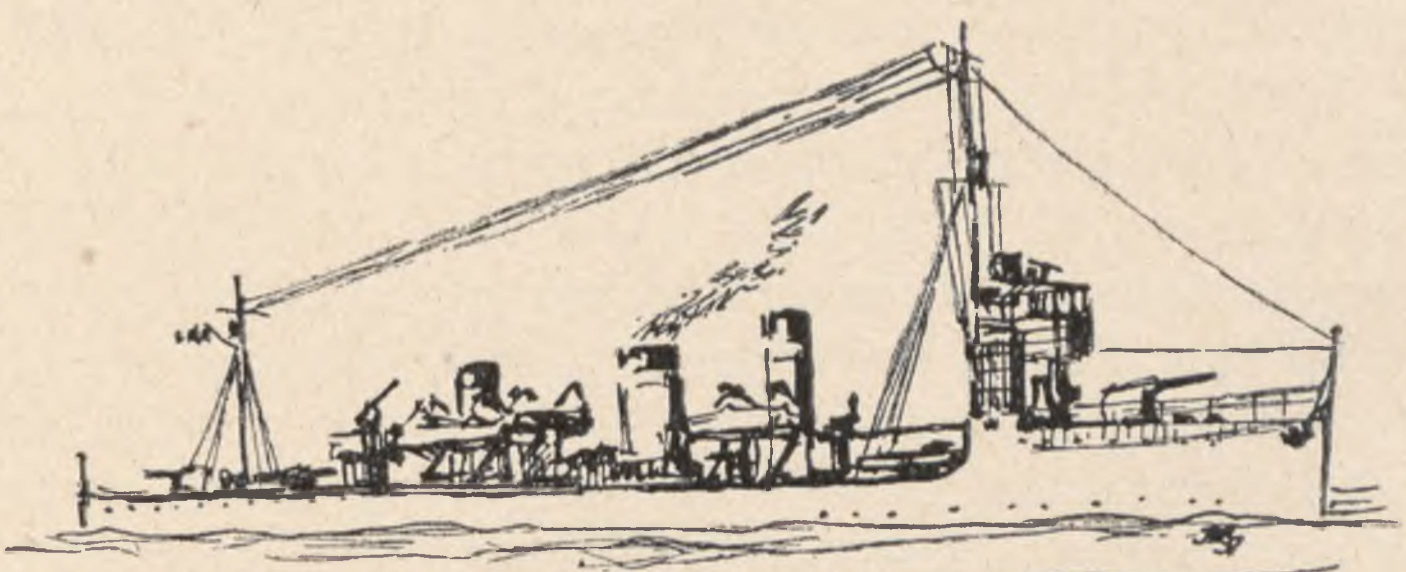
Opracowano typ „S", zbliżony do „R zmodyfikowanego". Wprowadzono pewne zmiany na dziobie i rufie oraz w budowie mostka, w celu lepszego przystosowania okrętów tego typu do służby w trudnych warunkach nawigacyjnych. Uzbrojenie było identyczne z „R", dodano



Rys. 7. Kontrtorpedowiec typu „S"

prócz tego na każdej burcie ruchomą wyrzutnię torpedową 457 mm, obie przeznaczone do nocnego atakowania nieprzyjacielskich kontrtorpedowców. Do końca wojny marynarka brytyjska zaopatrzyła się w 103 okręty tego typu.

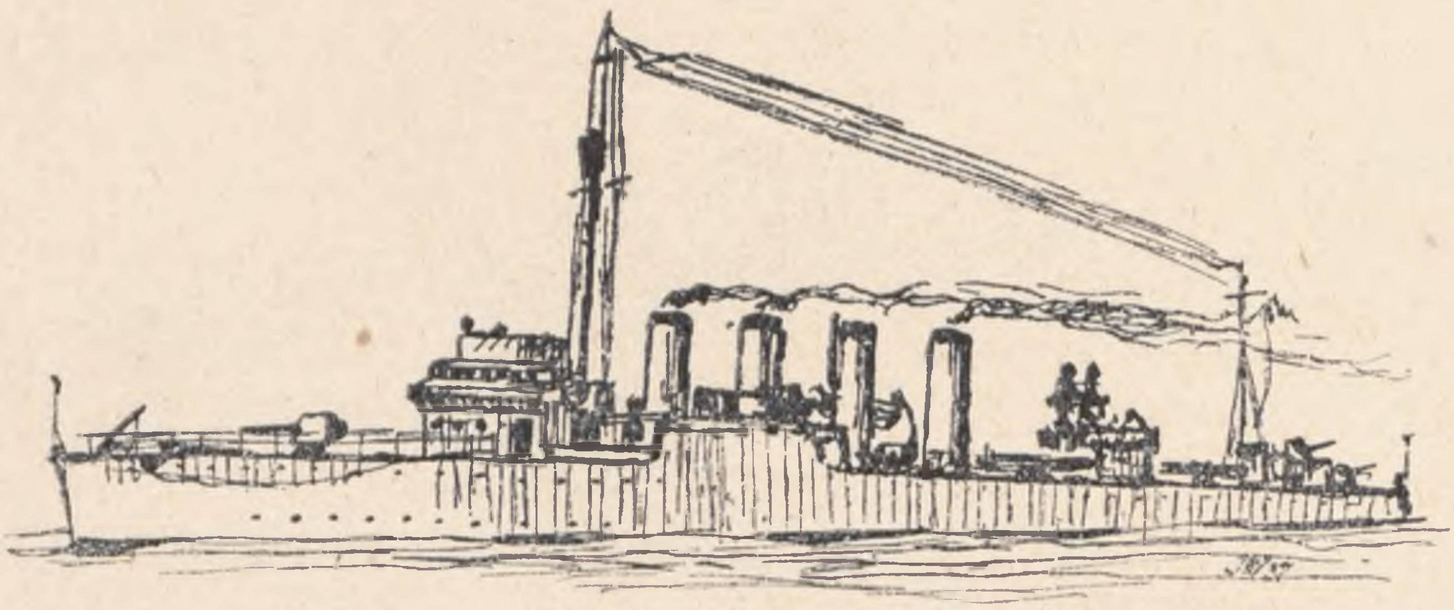
W 1917 r. Francja zamówiła na stoczniach japońskich 12 kontrtorpedowców typu „Tribal", wypierających po 690 t normalnie. Uzbrojono je w 1 działo 120 mm, 4 — 12 funt., 2 C. K. M. i 2 podwójne wyrz. torp. Moc maszyn wynosiła 10 000 KM, co dawało szybkość 29 w. Zapas paliwa pozwalał na przebycie 3 000 Mm na 15 w. lub 950 Mm na pełnej szybkości.



Rys. 8. Kontrtorpedowiec typu „Tribal"

W dalszym ciągu wojny marynarka francuska nie budowała już kontrtorpedowców. Tłumaczy się to tym, że dla Francji pozostał praktycznie tylko do działania teatr Morza Śródziemnego, a wobec małej ruchliwości floty austro-węgierskiej i strzeżonego wyjścia z Otranto i Bosforu, niepotrzebna była duża rozbudowa sił lekkich.

Natomiast Stany Zjednoczone, przystępując do wojny, opracowały typ tzw. „równopokładowca". W ciągu trwania wojny i w pierwszym



Rys. 9. Kontrtorpedowiec typu „Równopokładowiec"

okresie po jej ukończeniu oddano do służby 249 jednostek tego typu. Wypierały one normalnie 1 215 t, a uzbrojono je w 4 działa — 101 mm 50 kalibrów, 1 — 75 mm 23 kal., 12 — 533 mm wyrz. torp. Moce turbin Parsonsa, Westinghouse'a i Curtisa wahały się od 26 000 do 27 000 KM, pozwalając na rozwinięcie szybkości około 35 w.

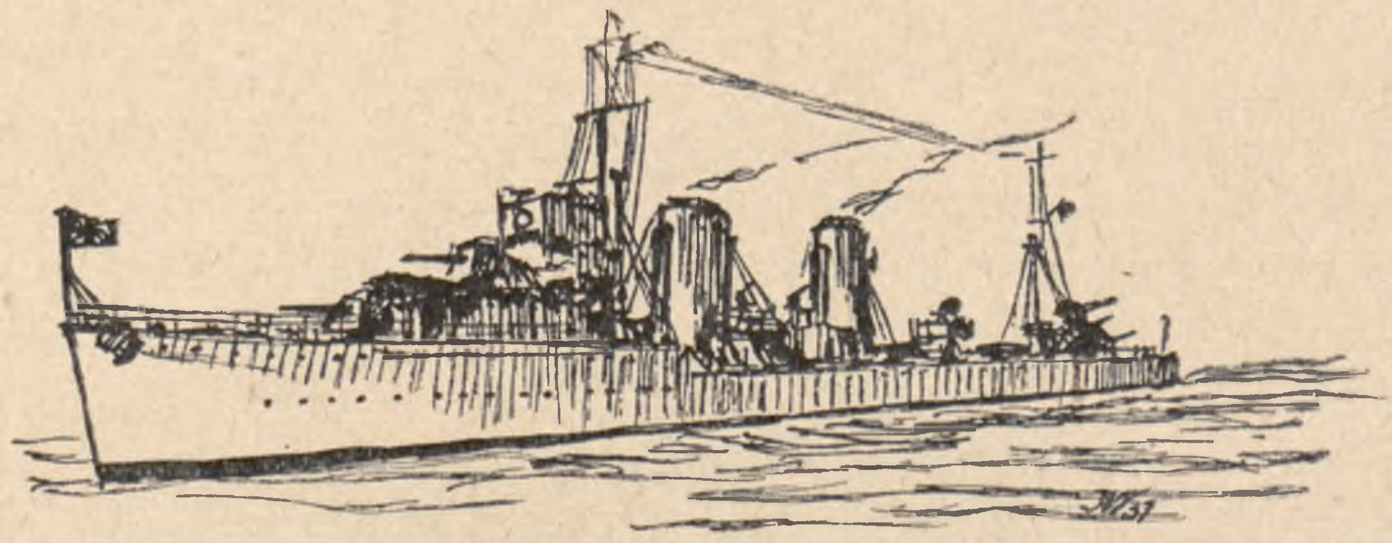
Wojna światowa skończyła się, zamykając jeden okres w budowie kontrtorpedowców. Niewątpliwie największe doświadczenia i najlepsze spostrzeżenia na tym rodzaju okrętów mogła poczynić Wielka Brytania, oddając w służbę koalicji 303 okręty, które opuściły stocznie w ciągu trwania wojny.

Szybki wzrost kształtów kontrtorpedowca, który właśnie następował, powodował, że rola napastnika nie mogła być dla niego łatwą. Trudno było określić, w jaki sposób miałby on atakować większe okręty nawodne, jeśli wraz ze zwiększaniem się jego wymiarów, malała możliwość zaskoczenia. Może właśnie dlatego nie udał się eksperyment jutlandzki.

Analizując budownictwo okrętowe powojenne nie można stwierdzić, by starano się zmniejszyć wyporność nowych okrętów, a stosuje się wszędzie tzw. od niedawna „przerost wyporności".

Największe pod tym względem tempo podjęła marynarka francuska, natomiast najbardziej konserwatywna marynarka angielska dość ostrożnie zwiększała rozmiary swych kontrtorpedowców.

W r. 1924 admiralicja zamówiła dwa kontrtorpedowce „Ambuscade“ i „Amazon“ o wypornościach 1 170 t i 1 350 t i o jednakowym uzbrojeniu 4 działa — 120 mm, 2 — 40 mm, 5 — C. K. M. i dwie potrójne wyrz. torp. 533 mm. Pierwszeństwo na próbach uzyskał „Amazon“, stając się prototypem budowanych później ośmiu rocznie kontrtorpedowców.



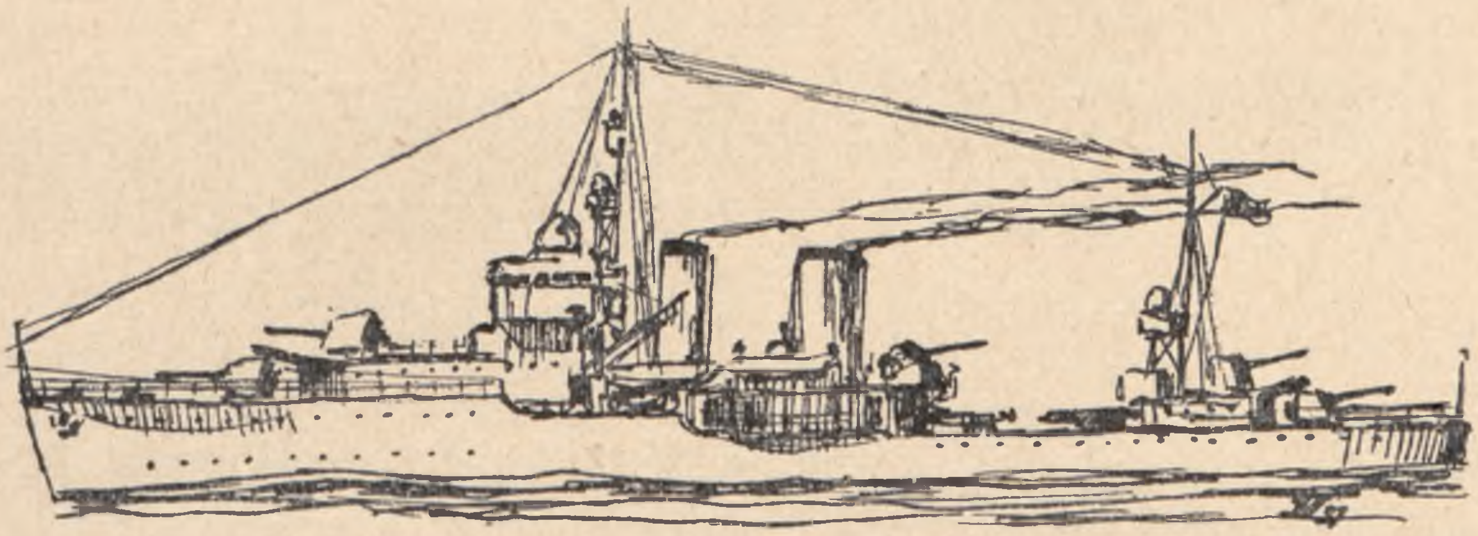
Rys. 10. Kontrtorpedowiec typu „Amazon“

Na listy budowy programów 1927—35 zostało wciągniętych 70 okrętów seryj od A do I. Uzbrojone zostały w 4 — 120 mm na osi, 1 — 76 mm plt., oraz w 10 lub 7 mitraliezów. Oficjalnie określona szybkość 35 w. osiągnęła w rzeczywistości wartość 36—37 w. Serie J, K i L programów 1936 i 1937 r. obejmujące 25 okrętów, wypierają po 1 625 t. Są to więc kontrtorpedowce nie tylko większe od poprzednich, lecz także większe od dotychczasowych przewodników transzy 1927—35 r., które wypierają 1 400—1 500 t. Wszystkie kontrtorpedowce i przewodniki zostały zaopatrzone w 2 poczwórne wyrz. torp. 533 mm.

Pierwsze kontrtorpedowce typu „Tribal“, które figurowały w programie 1935 r. zostały spuszczone w lecie i wejdą w służbę w pierwszym kwartale 1938 r. Są to największe kontrtorpedowce (1 850 t), zbudowane dla marynarki brytyjskiej. Razem z zamówieniem 1936 r. będzie wybudowanych 16 okrętów tego typu. Swojego rodzaju rewelacją jest ich uzbrojenie, mianowicie 8 dział — 120 mm i 4 wyrz. torp. 533 mm. W ten sposób konstruktorzy i taktycy brytyjscy zbliżyli nowy typ kontrtorpedowca do jego pierwotnej koncepcji walki ze słabszymi okrętami nawodnymi i okrętami podwodnymi. Zdaje się, że koncepcja atakowania wielkich okrętów torpedami przez kontrtorpedowce zostanie w przyszłej wojnie jedynie do uznania poszczególnych dowódców.

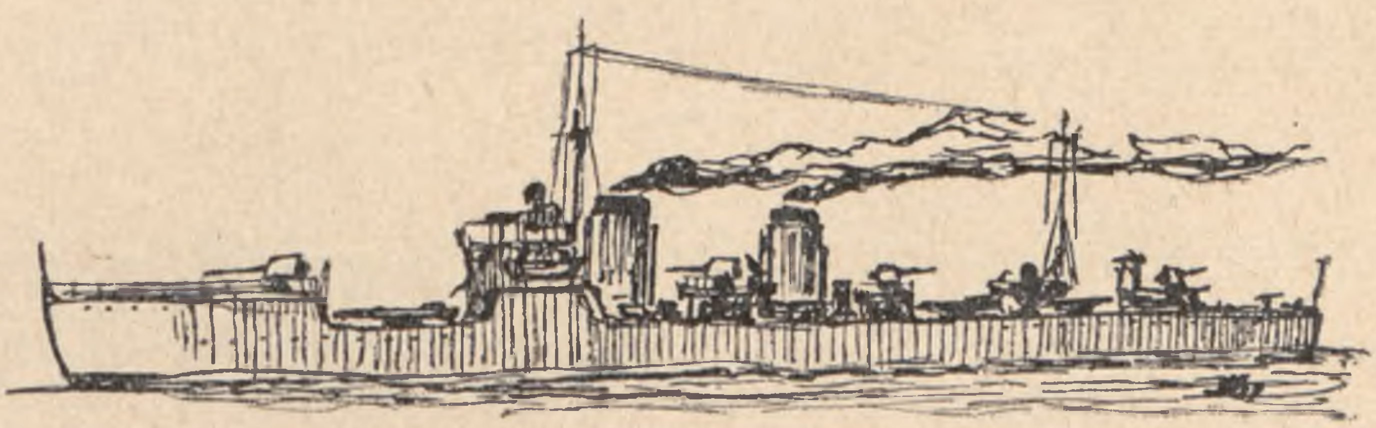
W Stanach Zjednoczonych pierwsze powojenne kontrtorpedowce weszły w służbę dopiero w 1934—35 r., wypierając od 1 345 do 1 400 t i będąc uzbrojone w 5 — 127 mm, 8 mitraliezów i 8 wyrz. torp. 533 mm. Uzbrojenie było zatem wzorowane na uzbrojeniu kontrtorpedowców angiel-

skich. Następnie wchodzą do służby okręty, zbudowane na skutek słynnego „Industrial Recovery Act" i wystąpienia Bill Vinson'a. Od 1933 do 1935 r. osiągnęły one liczbę 50 okrętów. Opracowano dwa typy: kontrtorpedowiec o wyporn. 1 500 t i uzbrojeniu 5 — 127 mm, 4 — 40 mm plt., 8 wyrz. torp.; przewodnik o wyporn. 1 850 t i uzbrojeniu: 6 — 127 mm, 8 — 40 mm plt. i 12 wyrz. torp. Ostatecznie typ przewodnika otrzymał 8 — 127 mm i 8 wyrz. torp., przy czym szybkość obu typów zbliża się do 38 w. Rozbudowa tych okrętów ma być przyspieszona i osiągnie tempo: 12 kontrtorpedowców i 3 przewodniki rocznie.



Rys. 11. Typ kontrtorpedowca U. S. A.

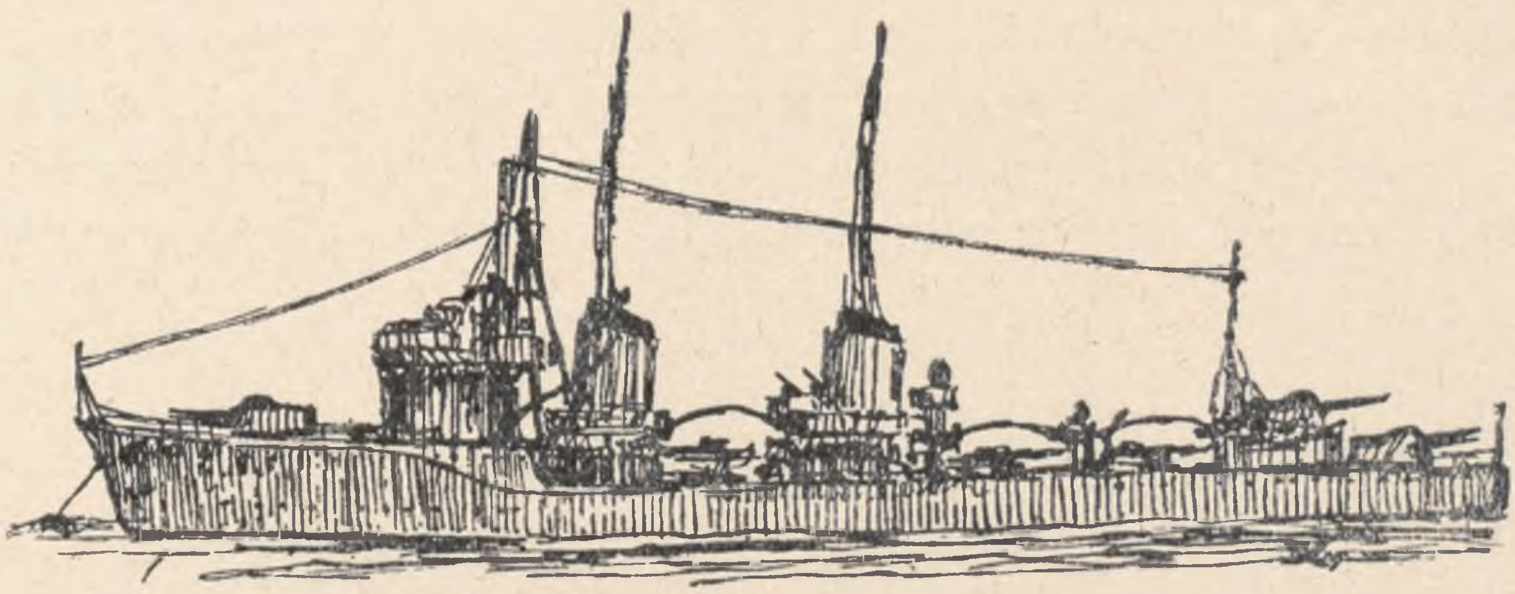
Marynarka japońska od 1919 do 1927 r. zbudowała 36 kontrtorpedowców o wyporności od 1 215—1 315 t, które uzyskały szybkość 34 w. i uzbrojone zostały w 4 działa — 120 mm i 6 wyrz. torp. 533 mm. Następnie marynarka japońska przeszła na typ „Hubuki" o 1 700 t, uzbrojony



Rys. 12. Kontrtorpedowiec typu „Shiokaze" 1919—22

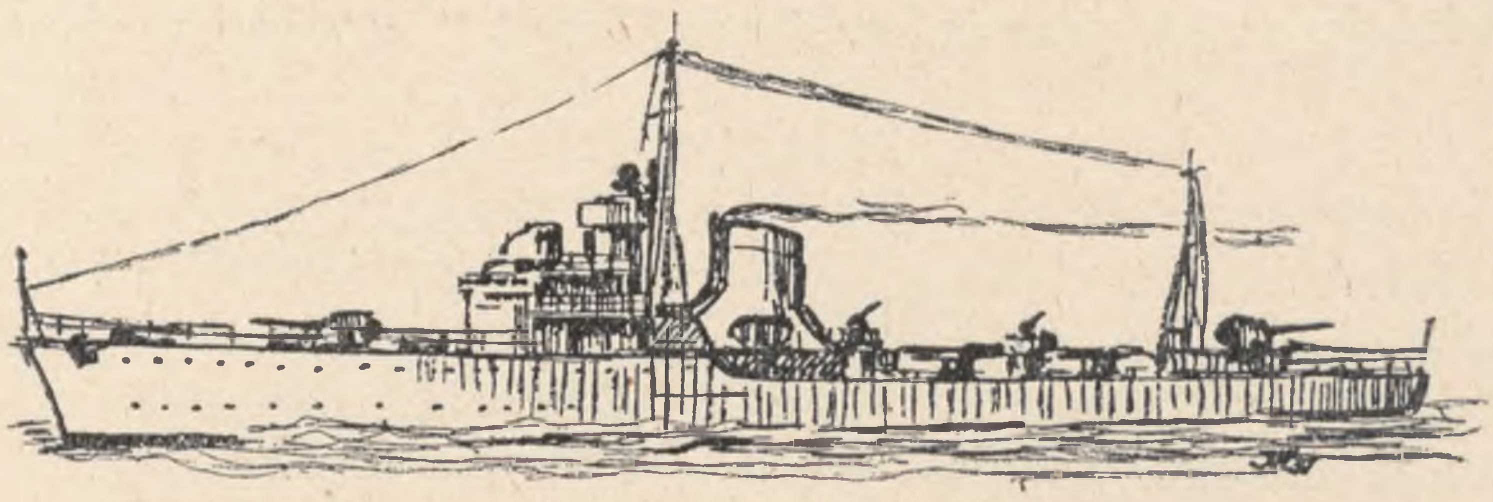
w 6 dział — 127 mm i 9 wyrz. torp. W 1931 r. powrócono do typu „Hatsuharu" o wyporności 1 368 t, a więc rozmiarami dorównywującego współczesnym mu kontrtorpedowcom angielskim, lecz lepiej uzbrojonego, bo w 5 — 127 mm i 8 wyrz. torp. 533 mm. Typ ten przedstawiał skądinąd szczegóły dosyć ciekawe: kominy ścięte ukośnie, działa w specjalnych wieżach i posterunek kierowania ogniem mocno wzniesiony nad pokład.

20 okrętów, bliźniaczego typu „Sigure", spuszczonych w latach 1933—36 przy mocy turbin 38 000 KM osiągnąć ma szybkość 34 w. Poza tym mają one być zaopatrzone w działa artylerii głównej o kącie podniesienia około 90^0.



Rys. 13. Kontrtorpedowiec typu „Hubuki"

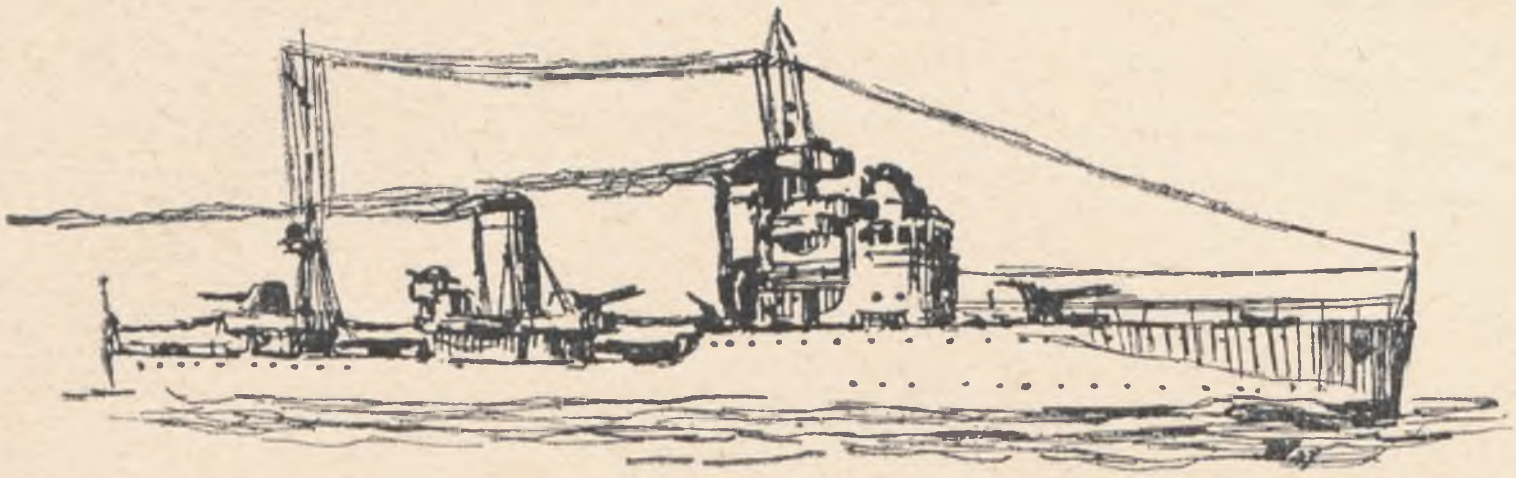
Italia od r. 1920 do r. 1934 zbudowała 30 kontrtorpedowców, których wyporność wzrastała seriami od 860 do 1 450 t. Ostatnim typem był „Grecale", przystosowany do stawiania min, uzbrojony w 4 — 120 mm 50 kal., 4 — 37 mm plt., 4 C. K. M. i 6 wyrz. torp. 533 mm w potrójnych zespołach. Turbiny Parsonsa o mocy 44 000 KM dają szybkość 38 w. Największe przewodniki typu „Navigatori" budowy 1928—30 r.



Rys. 14. Kontrtorpedowiec typu „Grecale"

wypierają, przy pełnym obciążeniu, 2 010 t i są uzbrojone w 6 dział — 120 mm 50 kal., 4 — 37 mm plt. i 8 C. K. M. Wyrzutnie torpedowe w dwóch zespołach podwójnych. Normalnie zaopatrzone są w 2 turbiny Parsonsa o mocy 50 000 KM i rozporządzają szybkością 38 w. Ostatni z serii przewodnik „Alvise da Mosto", który otrzymał zespół turbinowy o mocy 71 000 KM rozwinął na próbach szybkość zawartą między 44—45 w.

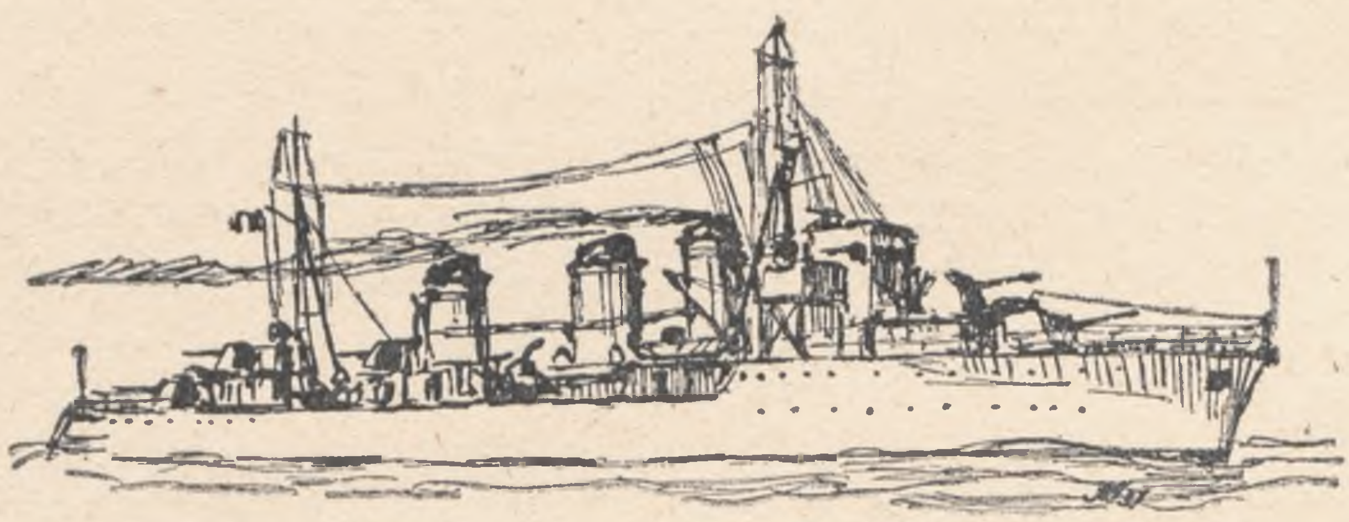
W r. 1935 marynarka italska przerzuciła się na typ „Afredo-Oriani“, którego buduje się lub wykańcza obecnie 18 okrętów, nie wy-



Rys. 15. Kontrtorpedowiec typu „Navigatori“

pierających mniej, niż 1 650 t. Uzbrojone będą w 6 dział — 120 mm, 6 — 37 mm plt. i 6 wyrz. torp. Szybkość określona została na 39 w.

We Francji pierwsze kontrtorpedowce powojenne typu „Jaguar“ wypierały 2 126 t i otrzymały uzbrojenie: 5 — 130 mm i 6 wyrz. torp. 550 mm. Typ ten rozwinął się obecnie w typ „Mogador“ o 2 930 t wyporności, uzbrojony w 8 dział — 138 mm i 9 wyrz. torp. 550 mm.

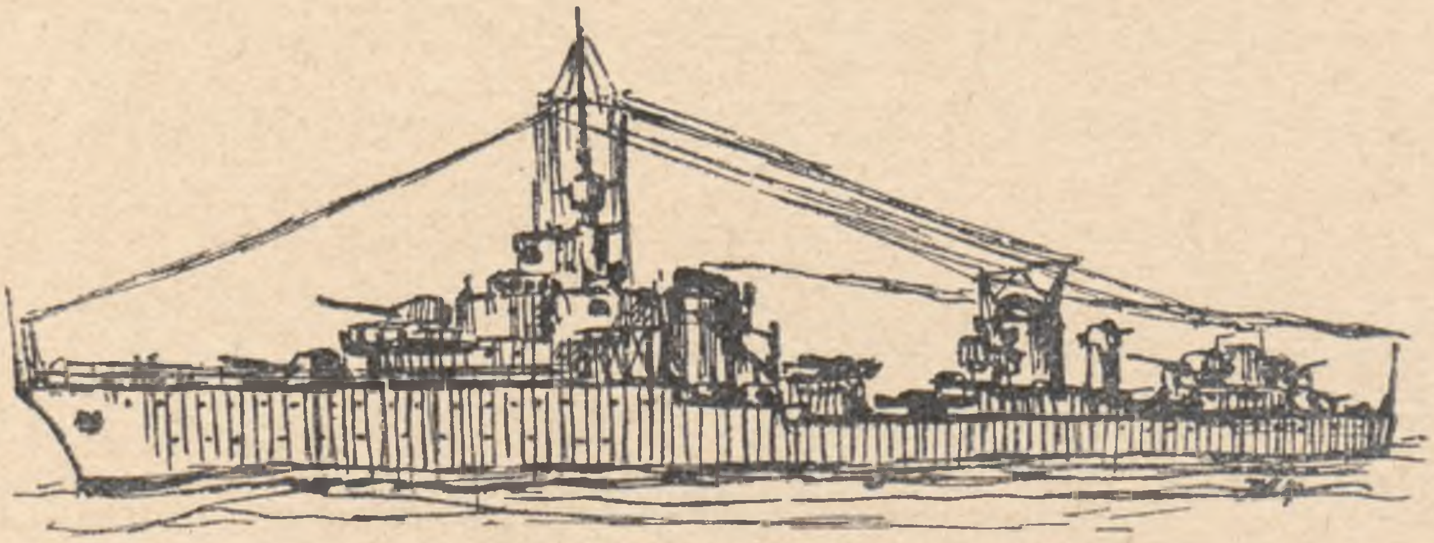


Rys. 16. Kontrtorpedowiec typu „Jaguar“

Prócz tego zrealizowano w latach 1933—34 program 1930 r., na który składało się 6 dużych kontrtorpedowców typu „Fantasque“, o wyporności normalnej 2 569 t i uzbrojeniu: 5 — 138 mm, 4 — 37 mm plt. i 9 wyrz. torp. 550 mm. Dwa zespoły turbin Parsonsa lub Rateau dają moc 74 000 KM i pozwalają na osiągnięcie szybkości powyżej 37 w. Kontrtorpedowiec „Terrible“ z tej klasy osiągnął rekord szybkości, 45,25 w. w r. 1936. Projektuje się zamianę turbin na silniejsze, których moc sięgać będzie około 100 000 KM, przez co wszystkie okręty będą mogły rozwinąć prędkość 43 w.

Marynarka francuska rozporządza więc dużą ilością wielkich, najcięższych na świecie i najsilniej uzbrojonych kontrtorpedowców, które raczej podpadać powinny pod miano lekkich krążowników. Francuzi

wyszli z założenia, że nowoczesny kontrtorpedowiec, który w przyszłej wojnie walczyć będzie obok okrętów liniowych, powinien mieć odpowiednio duże rozmiary, by móc zaopatrzyć go w silne uzbrojenie. Nie zaniedbują przy tym rozbudowy mniejszych niszczycieli, których przeznaczeniem w pierwszym rzędzie będzie walka z okrętami podwodnymi niepokojenie linii komunikacyjnych wroga i eskortowanie własnych transportów.



Rys. 17. Kontrtorpedowiec typu „Fantasque"

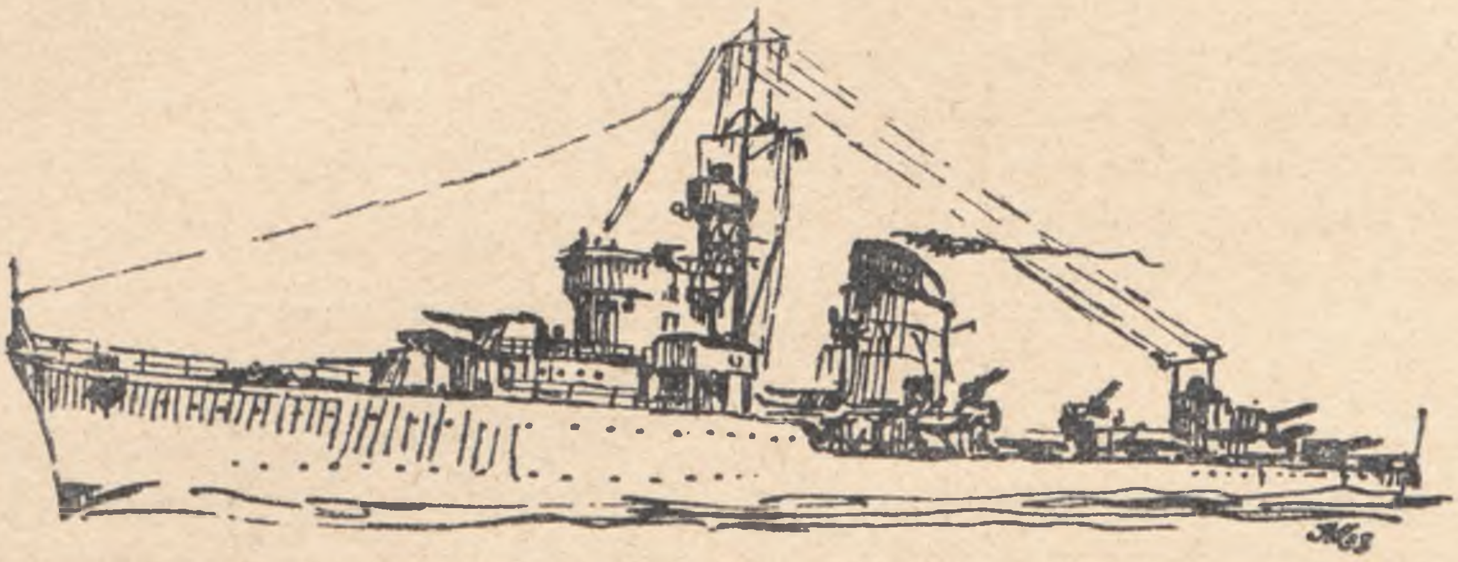
Dlatego w programie 1935—36 r. figurowała budowa ośmiu okrętów mniejszych, typu „Hardi" o wyporności 1 770 t i uzbrojeniu: 6 dział — 130 mm, 6 wyrz. torp. 550 mm, z projektowaną szybkością 37 w. Program 1937 r. obejmował cztery torpedowce, tzw. „eskortery" nowego typu o wyp. 1 000 t. Ten ostatni typ, łącznie z wybudowanymi torpedowcami o 600 t wyporności z lat 1931—32 będzie spełniać specjalne zadania, dla których wykonania mała wyporność jest korzystna i wystarczająca.

Niemcy, które do niedawna posiadały tylko kontrtorpedowce 800 t, którą to wyporność określił im traktat wersalski, na mocy porozumienia z Anglią rozpoczęły w 1935 r. budowę 16 niszczycieli 1 625 t, uzbrojonych w 5 — 127 mm i 7 wyrz. torp. W r. 1936 założono na stoczniach nowych 6 okrętów o 1 800 t, co do których nie ma tymczasem żadnych wiadomości oficjalnych.

Jak z tego, dość pobieżnego, przeglądu budowanych kontrtorpedowców widać, przodujące w świecie marynarki powiększają wielkość i siłę okrętów tego rodzaju. Jedynie pewne zahamowanie dało się zauważyć we Francji, gdzie dalsze powiększanie wymiarów kontrtorpedowca nie wiadomo, na czym by się skończyło.

Na zakończenie chcę zwrócić uwagę na fakt budowy przez Norwegię od r. 1936 dwóch kontrtorpedowców-minowców typu „Aeger" o wyporności 550 t i uzbrojeniu 3 działa — 101 mm, 1 — 40 mm plt., 2 C. K. M. i 2 podwójne wyrz. torp. 533 mm. Szybkość 30 w.

Na pozór wygląda to na powrót do lat przedwojennych, należy przypuszczać jednak, że tak nie jest, a wynika jedynie z przystosowania do warunków czysto lokalnych. Fakt wybudowania dla polskiej marynarki wojennej dwóch kontrtorpedowców typu „Grom", najcięższych i najsilniejszych na Bałtyku da się zapewne także wytłumaczyć „warunkami lokalnymi".



Rys. 18. Kontrtorpedowiec typu „Grom"

DR K. TOŁWIŃSKI
(Borysław)

KANAŁ CZARNOMORSKI

Geograficzno-hydrograficzne warunki Polski

Ziemie polskie posiadają gęstą sieć rzek żeglownych i spławnych. Wielkie arterie wodne przecinają niejako serce kraju z północy na południe i ze wschodu na zachód, a liczne dopływy docierają do różnych odległych krańców Rzeczypospolitej.

W kilku cyfrach sieć wodna Polski przedstawia się następująco: rzek żeglownych około 5 000 km, rzek spławnych około 9 000 km, kanałów 185 km. Cała wodna sieć w granicach Państwa Polskiego wynosi w sumie przeszło 14 000 km.

Tak zwana wielka żegluga (łodziami ponad 250 ton) odbywa się na przestrzeni około 860 km, co stanowi tylko 17% rzek żeglownych.

Wykorzystanie dróg wodnych, jeżeli weźmiemy pod uwagę ilość przewiezionego ładunku, przedstawia się w świetle jeszcze bardziej ujemnym. W r. 1935 koleje polskie normalno-torowe przewiozły towarów ogółem 56 203 000 ton, zaś rzekami przewieziono ogółem 713 000 ton (bez spławianego drzewa), co w stosunku do transportu kolejowego stanowi około 1,2%. Już same te cyfry świadczą o wielkiej anomalii jeżeli chodzi o sprawę żeglugi wodnej. Ta anomalia zarysowuje się jeszcze wyraźniej, jeżeli uprzytomnimy sobie charakter Wisły, jako potężnej arterii wodnej, której żeglowność stawiana jest przez specjalistów na 3 miejscu po Dunaju i Renie wśród rzek Europy zachodniej i środkowej. Nie tylko jednak rozwinięcie żeglugi śródlądowej jest decydującym momentem dla gospodarczego rozwoju Polski. Rzeczpospolita znajduje się na historycznym szlaku pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym. Istniejąca tu wielka sieć rzek umożliwia łatwe stosunkowo połączenie tych mórz systemem wodnych dróg śródlądowych — a potrzeba szybkiego wykonania kanału Wisła—Dniestr-Prut — jest nakazem historii i koniecznością dnia dzisiejszego.

Niektóre porównawcze dane z krajów europejskich

Niemiecka sieć rzek żeglownych liczy około 10 000 km, ponadto 2 300 km kanałów. W r. 1933 przewieziono rzekami 78 000 000 ton, kolejami zaś 308 000 000 ton. Transport wodny wynosił około 25% transportu kolejowego.

Francja liczy 6 800 km rzek żeglownych, kanałów zaś 5 300 km. Transport wodny wynosił tu w r. 1932 około 51 000 000 ton, zaś transport kolejowy około 177 000 000 ton, a więc wodą przewieziono około 29% towarów w stosunku do kolei żelaznych.

W Czechosłowacji przewieziono wodą w r. 1933 — 2 300 000 ton, kolejami zaś 55 000 000 ton, a więc wodą około 4,2%.

Nie będziemy tu mnożyć dalej przykładów. Wszystkie zestawienia tego rodzaju w porównaniu z krajami zachodnio-europejskimi a także i ze wschodem Europy wykazują ogromne różnice na niekorzyść Polski. Przyczyny takiego stanu rzeczy tkwią naturalnie głęboko w historycznych warunkach bytowania ziem polskich, dzisiaj zaś tym wyraźniej zarysowuje się przed nami wielki problem dróg wodnych Rzeczypospolitej i nagląca potrzeba zdwojenia wysiłków w tej dziedzinie.

Niektóre kraje zachodnio-europejskie zaczęły budowę swoich dróg wodnych już przed paroma wiekami. Np. we Francji zaczęto budować I kanał wodny w r. 1604; miał on połączyć Sekwanę

z Loarą, lecz zwłaszcza z końcem XVIII i XIX wieku rozwinęło się tam budownictwo wodne. Dalsza budowa kanałów rozwijała się za czasów Napoleona. Budownictwo wodne uległo jednak zahamowaniu od r. 1875 na skutek rozwoju kolei żelaznych. Przy zmienionych warunkach komunikacyjnych niektóre kanały popadły w stan zupełnego zaniedbania i opuszczenia. W czasach jednak powojennych zbudowano Kanał Północny, dający połączenie z kanałami Flandrii; kanał Rodan—Ren przystosował się dla łodzi 300 tonowych, Kanał Alzacki przedłużył żeglugę na Renie do Bazylei. Spoglądamy dzisiaj z podziwem na olbrzymią sieć kanałów wodnych we Francji, na ową pracę wykonaną w tej dziedzinie przy użyciu miliardowych inwestycyj. Znawcy przedmiotu określają w ten sposób stan dróg wodnych we Francji: „Wysiłek całych generacyj sprawił, że żadna z naszych rzek ani nawet żaden z potoków nie jest takim jakim go stworzyła natura. Stały się one prawdziwymi dziełami człowieka“. (Ernest Granger — La France-Son visage-Son peuple — Ses ressources).

W Niemczech kanały wodne zostały rozbudowane głównie w końcu XVIII i XIX stulecia. Prace te jeszcze w latach ostatnich znajdują swe konsekwentne zakończenie przy użyciu bardzo znacznych środków pieniężnych. Np.w r. 1929 w budżecie państwa przeznaczono na ten cel 124 000 000 w roku 1933 — 123 000 000 marek. Ostatnio wielkie wysiłki skierowane są w Niemczech na wykańczanie kanału śródlądowego, łączącego Ren z Łabą i Odrą. Długość kanału Ren—Łaba wyniesie 475 km. Po wykonaniu dla statków 600 tonowych tej drogi wodnej, która może być łatwo przekształcona dla statków 1 000 tonowych, cała północ Europy zachodniej, a więc zaczynając od Wisły poprzez Odrę, Łabę aż do Renu i dalej, uzyska znakomitą komunikację wodną także i w kierunku równoleżnikowym.

Ostatnio buduje się dla statków 1 000 tonowych kanał Adolfa Hitlera od Odry do Gliwic tj. do Zagłębia.

Przy tak rozgałęzionej sieci komunikacyjnej przewóz na Renie osiągnął już przed wojną ogromną cyfrę 57 000 000 ton. Przewóz na Łabie powyżej Hamburga w tymże czasie wyrażał się cyfrą 15 000 000 ton.

Wykończenie wielkiego programu wodnego Niemiec z r. 1905—1943 wyniesie około 2 miliardy marek.

O niektórych południowych kanałach niemieckich będziemy mówili dalej.

Wspominając o aktywności i wysiłkach niektórych państw na polu budownictwa wodnego należy również uczynić wzmiankę o dokonanym ostatnio połączeniu Morza Bałtyckiego z Białym w Związku Sowieckim. Mianowicie w r. 1934 zakończono budowę kanałów i regulacji drogi wodnej od Jeziora Onezkiego poprzez jezioro Wyg do Morza Białego. Długość całej drogi wodnej wynosi tu 227 km, z czego na rzeki skanalizowane przypada 97 km, na kanały 50 km, a reszta na jeziora. Droga ta ma służyć dla statków 5—6 000 tonowych, a więc dla małych statków morskich. Pracę całą wykonano tu w szczególnie szybkim czasie, bo w niespełna 2 lata. Znaczenie jej uwydatni się jeżeli uwzględnimy, że skraca ona kilkakrotnie drogę z Leningradu do Morza Białego w porównaniu z drogą naokoło Skandynawii, uniezależniając się przy tym od cieśnin bałtyckich. Ale tak szybkie wykonanie tej drogi było możliwe przy zatrudnieniu około 300 000 ludzi, z których większość składała się z więźniów politycznych, rozmieszczonych w kraju północnym.

Kanały na ziemiach polskich

Już za czasów Stefana Batorego rozważana była sprawa kanałów na wschodzie Polski. Pierwszy jednak kanał został rozpoczęty w Polsce w r. 1768 przez starostę księcia Ogińskiego pomiędzy wododziałami Niemna a Prypeci. Widać

więc, że wówczas już zaczęto zdawać sobie sprawę z wielkiej roli dróg wodnych w Polsce, ale historyczne wypadki przerwały rozwój pracy w tej dziedzinie. Pomimo tego jednak w Królestwie Kongresowym dorzecze Wisły i Niemna połączono Kanałem Augustowskim, którego budowę rozpoczęła wojskowa inżynieria w r. 1824. Austriacka ustawa kanałowa w r. 1901 stworzyła warunki dla większego rozwoju budownictwa wodnego w latach 1904—1912, pomiędzy innymi ustawa przewidywała połączenie kanałem Wisły z Odrą, skanalizowanie i regulację górnej Wisły w obrębie Krakowa, na dalszym planie kanał Wisła—Dniestr.

Wszystkie jednak prace wodne na ziemiach Rzeczypospolitej nie mogły w czasach przedwojennych rozwijać się normalnie i w sposób skoordynowany. Dlatego też w kraju predystynowanym w szczególności dla żeglugi śródlądowej mamy dziś nieuregulowane wielkie arterie wodne z Wisłą na czele, oraz 185 km kanałów, z których znaczna część znajduje się w dodatku w stanie niezadawalniającym. Wprawdzie Kanał Bydgoski zapewnia połączenie Wisły z wodnymi systemami zachodniej Europy, a także kanały Augustowski, Królewski i Ogińskiego zapewniają połączenia pomiędzy systemami Wisły, Niemna i Prypeci, jednak arteria południowa, tj. połączenie Wisły z Dniestrem i Prutem nigdy nie wyszło poza sferę projektów, a sprawę tę poruszano różnymi czasy jeszcze od XVII stulecia.

Kształtowanie się zasadniczego poglądu na rolę Wisły

Blisko 1000 kilometrowa potężna arteria wodna, a więc 3 co do zdolności żeglownej w Europie zachodniej, zrządzeniem historycznych wypadków, które rozgrywały się przez przeciąg stulecia, stała się drogą zapomnianą. Dzisiaj pytamy ze zdumieniem, jakże to jest możliwe, że system Wisły liczący 2 280 km rzek żeglowych, a 2 508 km spławnych, posiada tak znikomy ruch transportowy. Pod Warszawą ruch przewozowy i wywozowy w roku np. 1930 wyrażał się cyfrą 91 631 ton. Na Wiśle pod Krakowem na skutek robót regulacyjnych ruch był w tym czasie nawet większy, bo osiągnął 142 435 ton. W Płocku i Włocławku przewieziono zaledwie 30—40 000 ton a w Puławach 3 500 ton. Dopiero w Gdańsku ruch wzrasta do 434 349 ton, w tym udział Polski 241 488 ton (r. 1930). Jeżeli na krańcach tej wielkiej śródlądowej drogi wodnej napotykamy bardzo małe cyfry dotyczące ruchu towarowego, to Wisła środkowa w ich świetle wygląda zupełnie jak zamarła droga.

A tymczasem na Łabie, Renie i Sekwanie transport wodny wyraża się dziesiątkami milionów ton.

Ten nieprawdopodobnie ujemny stan żeglugi na Wiśle wpłynął z pewnością deprymująco na pogląd szerszego ogółu tak, iż gdy problem dróg wodnych zaczął wyraźniej zarysowywać się w Polsce, o Wiśle jako głównej centralnej arterii wodnej jakby zapomniano. Dzisiaj, gdy zagadnienie to stało się bardziej dojrzałe i przeszło przez krytykę tak specjalistów jak i myślącego ogółu, zagadnienie Wisły jako głównej komunikacyjnej arterii wodnej występuje z całą wyrazistością.

Wybitni eksperci Ligi Narodów zwiedzili Polskę w 1926 r., aby zapoznać się tutaj ze sprawą dróg wodnych. Eksperci ci postawili jasno na pierwszym planie potrzebę uregulowanie Wisły od ujścia Sanu w dół, od Sanu zaś w górę do Krakowa skanalizowanie Wisły, względnie budowę kanału. Do tej głównej arterii powinny być nawiązane inne drogi wodne

Całkowity koszt urządzenia Wsły z kanałem podawano na 560 000 000 złotych.

Kierunek dróg wodnych wschodnio-zachodni, według ekspertów Ligi Naro-

dów nie ma dla Polski wielkiego znaczenia. Projekty innych kanałów i robót wodnych eksperci umieszczają ze względów finansowych na drugim planie. Radzą oni unikać wyłącznie sztucznych dróg wodnych, a więc np. połączenia kanałem podkarpackim Zagłębia z Dniestrem; raczej należy tu skanalizować Wisłę i San i połączyć dalej kanałem z Dniestrem.

Najnowsze poglądy polskich specjalistów nie pozostawiają pod tym względem żadnej wątpliwości. Wybija się tu na pierwszy plan zasada naczelna, iż Wisła jako główna centralna arteria wodna w Polsce, winna być przysposobiona do wielkiej żeglugi na całej swojej 1000 km przestrzeni. Od ujścia Dunajca, aż do morza Wisła może być wielką drogą wodną dla statków 500 tonowych, tymczasem rzeka tu jest nieprawdopodobnie zaniedbana i zdziczała, a koryto jej rozpościera się niekiedy na kilka kilometrów szerokości. Stąd też wynika, że w ostatnim czasie, a więc w r. 1934, przewóz ładunków pod Warszawą wyrażał się cyfrą zaledwie 168 000 ton.

Nie trzeba chyba udowadniać, jak olbrzymie i różnorodne korzyści gospodarcze przyniesie udostępnienie dla ruchu transportowego tej wspaniałej drogi wodnej jaką tworzy Wisła. Wszak obecnym niejako hasłem dnia jest dążenie, aby produkcja była możliwie tańsza. Jednym z zasadniczych warunków jest w danym wypadku stworzenie dróg wodnych dla tanich, masowych transportów, które ożywią ruch przemysłowo-handlowy na szerokich przestrzeniach kraju.

Sprawa Kanału Czarnomorskiego

W dawnej Rzeczypospolitej, za czasów jej rozkwitu, nie obcą była myśl ekspansji w kierunku Morza Czarnego. Myśl ta przez wieki znajdowała różnorodny swój wyraz. Zagadnienie Morza Czarnego wiązało się tu z szerszym problemem całego wschodu. Dawne forpoczty Rzeczypospolitej wysunięte daleko na południowe rubieże, dzieje Kozaczyzny nad Dnieprem, zmaganie się z hordami Tatarów i groźnymi armiami Turków— wszystko są to rozdziały wielkiej epopei politycznych zasięgów Rzeczypospolitej w kierunku Czarnego Morza i obrony jej granic południowo-wschodnich.

Po ukształtowaniu się granic państw nowoczesnych otaczających Polskę, od szeregu lat przejawiają się w różnych krajach stałe, mocne tendencje gospodarczej penetracji krajów północnych do strefy śródziemnomorskiej także i drogą wodną.

Nie mówimy tu o Francji, która ma świetnie rozwinięte drogi wodne, łączące północ z południem, zresztą w obrębie jej własnego terytorium. Ale na szczególną uwagę zasługują podjęte w ostatnim okresie w Niemczech roboty mające na celu połączenie Renu z Dunajem pod Ratysboną przez skanalizowanie Menu i wykopanie sztucznego kanału dla statków 1 200 tonowych. W ten sposób stwarza się wyjście na południe ku Bałkanom a więc jest to już połączenie mórz Północnego i Czarnego.

Również w toku jest drugie połączenie Renu od Mannheimu przez skanalizowanie Nekkaru do Ulmu nad Dunajem także dla statków 1 200 tonowych. Stąd ma być prowadzona odnoga kanałowa do Jeziora Bodeńskiego, co łącznie z realizowanym ostatnio projektem skanalizowania górnego Renu od Bazylei do Jeziora Bodeńskiego wciąga już Szwajcarię w orbitę komunikacji wodnej z Niemcami.

Dokonywane więc ostatnio wielkie roboty, łączące Ren z Dunajem zamierzone są widocznie na daleką metę, mają gospodarcze i polityczne cele skierowane szczególnie w kierunku krajów bałkańskich.

Ostatnie projekty dróg wodnych w Czechosłowacji są również bardzo znamienne. Mianowicie projektowane

są tu kanałowe połączenia dla statków 1 000 tonowych od Dunaju około ujścia Morawy poprzez Przerów do Łaby pod Pardubicami, zaś od Przerowa do Odry pod Boguminem. A więc i w danym wypadku przyświeca tutaj wyraźny cel połączenia północnych arteryj wodnych z południowym systemem Dunaju, tj. stworzenia najbardziej dogodnej i taniej komunikacji z Bałkanami.

Związek Sowiecki po dokonaniu Dnieprostroju rozwiązał sprawę żeglugi na wielkim szlaku dnieprowym.

A więc od wschodu i na zachód od Polski powstają olbrzymie arterie wodne, łączące morza i kraje północne z regionem śródziemnomorskim, a w szczególności z Bałkanem. Te wielkie zamierzenia gospodarcze i polityczne państw otaczających byłyby niemal równoznaczne z wyeliminowaniem Polski od bliższego udziału w gospodarczej wymianie z krajami południa, o ile by Polska w międzyczasie nie stworzyła dogodnej i taniej komunikacji z wyjściem na morze południowe.

Zagadnienia kanału, łączącego Wisłę z Dniestrem i Prutem, nie należy traktować tylko pod kątem widzenia sprawy regionalnej, dotyczącej południowo-wschodniego obszaru Rzeczypospolitej, jakkolwiek i pod tym względem stworzenie takiej drogi miałoby doniosłe znaczenie. Tanie transporty węgla, nafty, drzewa, nawozów sztucznych i różnych surowców i produktów w obydwu kierunkach wpłynęłyby z pewnością ożywczo na podniesienie tętna gospodarczego życia całego kraju. Roboty wykonywane od razu na znacznych przestrzeniach byłyby niezmiernie dodatnim czynnikiem, ożywiającym tu życie na strefach przyległych. Same jednak te argumenty — zdaniem naszym — nie byłyby wystarczające, aby w warunkach obecnych można było uzasadnić forsowanie projektu drogi wodnej San—Dniestr, biorąc pod uwagę znaczne koszty jej wykonania.

Zagadnienie całe nabiera jednak prawdziwych rumieńców życia, jeżeli połączymy go ze sprawą uregulowania drogi wodnej na Dniestrze, a w szczególności na Prucie na terytorium rumuńskim. Rzecz cała może być jedynie pomyślnie rozwiązana przy równoczesnej i harmonijnej współpracy Polski i Rumunii.

Szczegóły, dotyczące drogi wodnej łączącej Wisłę z Morzem Czarnym, należą do specjalistów. Na tym miejscu możemy posługiwać się jedynie znanymi już projektami i obliczeniami. A więc droga Gdańsk—Wisła—San—Dniestr—Morze Czarne z 70 kilometrowym kanałem San—Dniestr liczy 2 140 km. Druga odmiana tej drogi, z połączeniem Dniestru kanałem z Prutem w granicach Polski i dalej Prutem aż do Dunaju, liczy 1 930 km, a więc jest najkrótszą drogą wodną między Bałtykiem a Morzem Czarnym przez terytorium Polski. Koszty tej drogi w granicach Polski z uregulowaniem Wisły — obliczane są na około 400 mil. zł.

W świetle cyfr i faktów podanych wyżej wynika, że zgodna opinia światłego ogółu w Polsce zajmuje stanowisko, iż Wisła, jako centralna arteria wodna, winna być jak najprędzej udostępniona dla wielkiej żeglugi. Ale wówczas, gdy myśl ta znajduje dla siebie coraz to szersze uznanie, nie zawsze zdaje się sprawę z potrzeby i znaczenia południowo-wschodniej arterii w szczególności przez Prut do Dunaju i Morza Czarnego.

A przecież rozwijające się stosunki z Rumunią, Bułgarią, Jugosławią stwarzają właśnie dzisiaj moment szczególnie ważny, aby pomyśleć o wielkiej drodze wodnej do krajów bałkańskich. Na tej drodze można oczekiwać, pomiędzy Polską a tymi krajami, żywej wymiany w dziedzinie rud, różnych surowców i produktów przemysłowych. Bezpośrednio za Morzem Czarnym znajduje się wielki kraj, Anatolia, który w szybkim tempie przekształca się na współczesny organizm państwowy z jego różnorod-

nymi potrzebami. Zawarty z tym państwem przed niedawnymi laty traktat wiecznej przyjaźni może być jedynie wówczas naprawdę zrealizowany, jeżeli pomiędzy Morzem Czarnym a Polską powstanie dogodny szlak komunikacyjny.

We wszystkich krajach bałkańskich Polska posiada dzisiaj żywe sympatie, ale uczucia wzajemnej przyjaźni winny być oparte i rozwijane także i na podłożu wymiany dóbr materialnych.

Pamiętajmy, że wielka arteria wodna, biegnąca ku południowi będzie jednocześnie potężnym sprzymierzeńcem dla wielkiego dzieła Gdyni i sprawy Bałtyku.

WAŻNIEJSZA LITERATURA

Inż. Antoni Legun Biliński. Wielka droga wodna Katowice—Kraków—Warszawa—Gdańsk 1934.

Prof. M. Matakiewicz. Programy a rzeczywistość w dziedzinie dróg wodnych w Polsce. Sprawy morskie i kolonialne 1935, zesz. 4.

Inż. A. Konopka. Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne przez Wisłę—Dunaj. Sprawy morskie i kolonialne. 1934, zesz. 1.

Inż. K. Rodowicz. Droga wodna Warszawa—Bałtyk. Kongres gospodarki wodnej 1932.

Prof. M. Rybczyński. Żegluga śródziemna w Polsce. Kongres gospodarki wodnej 1932.

Inż. T. Tillinger. Mapa polskich dróg wodnych 1931.

Inż. B. Bosiacki. Rozwój żeglugi śródlądowej. Drogi wodne w Polsce T. 6, Warszawa 1928.

Inż. M. Wojtkiewicz. Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu.

Dwumiesięcznik Gospodarka wodna 1935—1936.

Ernest Granger. La France Son Visage—Son peuple — Ses ressources.

Mały Rocznik Statystyczny 1936.

ZENON MARYNKIEWICZ

KRONIKA USTAWODAWCZA

Budżet morski

Ustawa skarbowa z 29 marca 1937 r. na okres od 1 kwietnia 1937 roku do 31 marca 1938 r. wraz z budżetem na rok 1937/38 została ogłoszona w Nr 23 Dziennika Ustaw R. P. pod poz. 147.

Wydatki na marynarkę wojenną w części 6 (budżet Ministerstwa Spraw Wojskowych) nie zostały osobno wyszczególnione; zawarte są one w globalnej sumie 768 000 000 zł wydatków na obronę Państwa.

Wydatki na porty i marynarkę handlową zawarte są w części 10 budżetu (Ministerstwo Przemysłu i Handlu). Wydatki zwyczajne marynarki handlowej i portów wynoszą ogółem 5 324 800 zł (z tego administracja morska— 675 400 zł; port w Gdyni — 3 941 500 zł; Morski Urząd Rybacki — 215 800 zł oraz Szkoła Morska — 492 100 zł).

Wydatki nadzwyczajne wynoszą 18 280 500 zł. Rozbudowa floty handlowej i rybackiej 4 499 000 zł; rozbudowa bazy morskiej floty rybackiej 600 000 zł; urządzenia portowe na wybrzeżu, znaki nawigacyjne i środki ratunkowe 206 430 złotych; nieruchomości, urządzenia portowe i nawigacyjne w Gdyni 750 070 zł; raty za budowę portu w Gdyni 10 425 000 zł oraz rozbudowa molo północnego 1 800 000 zł.

Ogółem więc budżet na 1937/38 r. przewiduje wydatki na porty i marynarkę handlową w wysokości 23 605 300 zł.

Dochody Urzędu Morskiego w Gdyni są ustalone w kwocie 8 160 500 zł (w tym dochody z eksploatacji portu w Gdyni — 8 092 000 zł).

Marynarka Wojenna

Minister Spraw Wojskowych rozkazem z 28 maja 1937 r. (Dz. Rozkazów nr 6 poz. 69) wcielił z dniem 11 maja 1937 r. kontrtorpedowiec „Grom“ w skład okrętów Rzeczypospolitej Polskiej. Rozkazem z tegoż dnia nadał on łodziom podwodnym marynarki wojennej w budowie nazwy: „Sęp“ i „Orzeł“ (Dz. Rozkazów nr 6, poz. 70).

Zarządzeniem Ministra Spraw Wojskowych z dnia 25 września 1937 r. (Dz. Rozkazów nr 12, poz. 146) z listy okrętów i statków wojennych floty zostały skreślone O. R. P. „Sławomir Czerwiński“ i hulk „Lwów“.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej zarządzeniem z dnia 24 czerwca 1937 r. zatwierdził wzór sztandaru dla 1 baonu morskiego (Dz. Rozkazów nr 9, poz. 108).

Minister Spraw Wojskowych zatwierdził odznakę pamiątkową 1 batalionu morskiego (Dz. Rozkazów nr 12, poz. 150).

Na podstawie art. 13 prawa o ustroju sądów wojskowych (Dz. U. R. P. z 1936 r. nr 76, poz. 536) Minister Spraw Wojskowych zarządził (Dz. Rozkazów nr 12, poz. 151) utworzenie Wojskowego Sądu Marynarskiego z siedzibą w Gdyni. Zarządzenia potrzebne do uruchomienia tego sądu wydaje szef Kierownictwa Marynarki Wojennej w porozumieniu z szefem Departamentu Sprawiedliwości M. S. Wojsk.

Oficerowie marynarki wojennej

Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z 12 marca 1937 r. o służbie wojskowej oficerów (Dz. U. R. P. nr 20, poz. 128) dotyczy także oficerów marynarki wojennej. Część I tego dekretu zawiera przepisy wspólne dla oficerów wojska i marynarki wojennej (art. 1—63), zaś część III zawiera przepisy szczegółowe dla oficerów marynarki wojennej (art. 71—77). W skład korpusów osobowych marynarki wojennej wchodzą: a) kor-

pusy osobowe oficerów broni: 1) korpus oficerów morskich, 2) korpus morskich oficerów technicznych oraz b) korpus osobowy oficerów służb marynarki. Zasady organizacji korpusów osobowych i ich podział na grupy określa Minister Spraw Wojskowych.

Minister Spraw Wojskowych wydał rozporządzenie z 9 marca 1937 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 28 października 1933 r. o uposażeniu wojska i marynarki wojennej (Dz. U. R. P. nr 21, poz. 136).

Akcja wojenna łodzi podwodnych

Polska przystąpiła do protokołu dotyczącego przepisów o akcji wojennej łodzi podwodnych, ustalonych w części IV traktatu londyńskiego z dnia 22 kwietnia 1930 r., podpisanego w Londynie dnia 6 listopada 1936 r. (Dz. U. R. P. nr 55, poz. 425 i 426).

Według tego protokołu w akcji swojej względem statków handlowych, łodzie podwodne winny stosować się do przepisów prawa międzynarodowego, którym podlegają nawodne okręty wojenne. W szczególności — z wyjątkiem przypadku uporczywej odmowy zatrzymania statku, po skierowaniu do niego przepisowego żądania lub przypadku czynnego oporu przy rewizji — okręt wojenny nawodny lub też podwodny, nie może zatopić statku handlowego, względnie uczynić go niezdolnym do dalszej żeglugi, nie umieściwszy uprzednio pasażerów, załogi i dokumentów okrętowych w bezpiecznym miejscu. W tym celu łodzie okrętowe nie mogą być uważane za miejsca bezpieczne, chyba, że uwzględniając stan morza i warunków atmosferycznych, bezpieczeństwo pasażerów i załogi zostanie zapewnione przez bliskość lądu lub obecność innego statku, który byłby w możności zabrać ich na pokład.

Konsulaty

Minister Spraw Zagranicznych zarządzeniem z dnia 4 października 1937 r. (Dz. U. M. S. Z. nr 6, poz. 42—47) ustanowił konsulaty honorowe Rzeczypospolitej Polskiej w następujących miastach: Braila (Rumunia), Houston (Stany Zjednoczone A. P., stan Texas), Nantes (Francja), Nowy Orlean (Stany Zjednoczone A. P., stan Louisiana), Managua (Nicaragua) i Merida (Meksyk).

Opłaty konsularne za czynności dotyczące żeglugi

Do rozporządzenia Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 6 września 1937 r. o opłatach konsularnych (Dz. U. R. P. nr 70, poz. 520) została dołączona taryfa opłat konsularnych, normująca w rozdziale V (poz. 16—29) wysokość tych opłat za czynności dotyczące żeglugi. Przewidziane są opłaty za następujące czynności: 1. przyjęcie zameldowania lub wymeldowania statku handlowego przybyłego do portu; 2. wydanie spisu załogi statku; 3. wpisanie do spisu załogi lub wykreślenie z niego; 4. wydanie arkusza dodatkowego do spisu załogi; 5. wystawienie lub przedłużenie świadectwa o banderze; 6. wizowanie listy towarowej (manifestu, konosamentu) w porcie nadawczym lub odbiorczym; 7. pomoc przy ściganiu dezerterów ze statków handlowych wraz ze stawiennictwem w sądzie; 8. sporządzenie protokołu o dezercji; 9. orzeczenie w sporze pomiędzy kapitanem a załogą; 10. współudział w akcji ratowniczej wynikłej z powodu uszkodzenia morskiego (awaria); 11. sporządzenie protokołu po przeprowadzeniu inspekcji statku; 12. zaświadczenie o konieczności obciążenia pożyczką statku i jego zawartości (bodmeria); 13. zaświadczenie o konieczności sprzedaży statku oraz 14. zaświadczenie o stanie sanitarnym statku i portu, z którego statek wyjeżdża (patent zdrowia). Wymieniliśmy wszystkie zawarte w taryfie konsularnej czynności dotyczące żeglugi, ponieważ takie wyliczenie daje dość dokładny obraz całokształtu kompetencyj konsulów Rzeczypospoli-

tej Polskiej w zakresie czynności dotyczących żeglugi.

Od opłat wymienionych zwolnione są jednak polskie przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, mające siedzibę prawną na obszarze Państwa Polskiego na przeciąg lat piętnastu od daty wpisu do rejestru handlowego. Są to według instrukcji o opłatach konsularnych z dnia 20 października 1937 r. (Dz. U. M. S. Z. nr 5, poz. 40) następujące przedsiębiorstwa żeglugi morskiej: 1. Żegluga Polska S. A. do 31. XII 1946 r., 2) Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. do 28. XII 1943 r., 3) Gdynia-Ameryka, Linie Żeglugowe S. A. do 23. IV 1945 r. i 4) Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. do 5. II 1943 r.

Poza opłatami wymienionymi w taryfie konsularnej nie pobiera się opłat za czynności dokonywane przez urząd konsularny od chwili przybycia statku aż do jego wyjazdu, w szczególności za zaświadczenie przyjazdu i wyjazdu statku oraz za legalizowanie i przechowywanie dokumentów okrętowych niezbędnych przy odprawie statku, a wystawionych dla kapitana, oficerów i załogi.

Konwencje międzynarodowe

W nr 33 Dziennika Ustaw R. P. zostały ogłoszone: 1) konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, podpisana w Brukseli dn. 25 sierpnia 1924 r. (poz. 256); 2) konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (poz. 258) oraz 3) konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisana w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 r. (poz. 260). Konwencje te zostały omówione w Kronice zeszytu I z 1936 r.

Konwencja nawigacyjna z Czechosłowacją

W nr 22 Dziennika Ustaw R. P. została ogłoszona konwencja handlowa i nawigacyjna między Polską a Czechosłowacją podpisana w Pradze dnia 10 lutego 1934 r. (poz. 142) wraz z protokołem dodatkowym podpisanym w Warszawie dnia 8 lutego 1935 r. (poz. 144). Według tej konwencji obie strony zobowiązały się dopuścić w żegludze morskiej okręty i ładunki okrętowe strony drugiej pod takimi samymi warunkami, za takimi samymi opłatami i we wszystkich innych zagadnieniach prawnych, tak jak okręty i ładunki okrętowe własne. Przynależność państwowa okrętów obu stron będzie oceniana według ustawodawstwa krajowego. Obie strony postanowiły, że będą wzajemnie uznawać listy pomiarowe okrętów morskich, wydane przez właściwe urzędy każdej ze stron. Co się tyczy żeglugi na rzekach międzynarodowych, to we wzajemnych stosunkach obu stron będą miarodajne odpowiednie międzynarodowe umowy nawigacyjne, które zostały przyjęte przez obydwie strony.

Konwencja nawigacyjna z Francją

Traktat handlowy i nawigacyjny zawarty pomiędzy Polską i Francją w Paryżu 22 maja 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 54, poz. 423) w art. 25—36 i 39 zawiera szczegółowe przepisy dotyczące żeglugi morskiej i śródlądowej. Główne postanowienia są następujące:

Traktat zapewnia każdej ze stron w portach morskich i wodach terytorialnych drugiej strony traktowanie narodowe lub traktowanie na stopie kraju najbardziej uprzywilejowanego w wypadku, gdyby to drugie było bardziej korzystne.

W portach jednej ze stron kapitanowie statków handlowych drugiej strony będą mogli werbować marynarzy potrzebnych do prowadzenia w dalszym ciągu podróży, przy czym zwerbowanie

dochodzi do skutku zgodnie z prawem bandery statku.

Świadectwa pomiarowe wystawiane przez władze jednej ze stron, będą uznane przez władze drugiej strony jako równoznaczne ze świadectwami wystawianymi przez jej własne władze.

Statki jednej ze stron udając się do portu drugiej strony w celu uzupełnienia tam swego ładunku lub pozostawienia tam części swego ładunku, będą mogły, stosując się do ustaw i rozporządzeń, obowiązujących w kraju, gdzie leży port, zachowywać na statku część swego ładunku przeznaczoną dla innego portu tego samego lub innego kraju. Nie będą one obciążone w stosunku do tej części ładunku ani należnościami, ani opłatami, chyba że będzie chodziło o opłaty za dozór, którym podlegają również statki krajowe, wykonywujące te same czynności.

Przedsiębiorstwa żeglugowe jednej ze stron, dopuszczone według ustaw i rozporządzeń drugiej strony do wykonywania transportu jej emigrantów, oraz działające zgodnie z jej ustawodawstwem, będą korzystały pod każdym względem na terytorium tej strony z tych samych przywilejów, zwolnień i ułatwień, co analogiczne przedsiębiorstwa kraju najbardziej uprzywilejowanego.

Nadto statki jednej ze stron oraz ich załogi i ładunki będą korzystały na wodach wewnętrznych drugiej strony, jak również w jej wewnętrznych portach otwartych dla handlu z tego samego traktowania co statki, załogi i ładunki kraju najbardziej uprzywilejowanego.

Także w portach kolonij francuskich statki handlowe polskie i gdańskie będą korzystały, stosując się do przepisów porządku publicznego oraz bezpieczeństwa, jak również do miejscowych ustaw i rozporządzeń, z traktowania na stopie kraju najbardziej uprzywilejowanego.

Gdańsk

Minister Spraw Zagranicznych dwoma oświadczeniami z 5 marca 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 120 i nr 27, poz. 206) podał do wiadomości, że na podstawie punktu 3 porozumienia między Polską a Z. S. R. R. z 31 marca 1936 r. o wzajemnym uznawaniu okrętowych świadectw pomiarowych (Dz. U. R. P. z 1937 r. nr 3, poz. 23) oraz na podstawie punktu 3 porozumienia między Polską a Z. S. R. R. z 31 marca 1936 r. o opłatach portowych (Dz. U. R. P. z 1937 r. nr 3, poz. 25) Rząd Polski zgłosił z dniem 10 marca 1937 r. przystąpienie W. M. Gdańska do powyższych dwóch porozumień.

W. M. Gdańsk przystąpiło także z dniem 15 maja 1937 r. do konwencji handlowej i nawigacyjnej między Polską a Czechosłowacją z dnia 10 lutego 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 49, poz. 383).

Taryfa opłat portowych

Taryfa opłat portowych wprowadzona obwieszczeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 maja 1936 r. (Monitor Polski nr 122, poz. 222) została częściowo zmieniona obwieszczeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 17 lutego 1937 r. (Monitor Polski nr 42, poz. 58) oraz obwieszczeniem tegoż Ministra z dnia 31 marca 1937 r. (Monitor Polski nr 78, poz. 113).

Minister Przemysłu i Handlu obwieszczeniem z dnia 27 lipca 1937 r. (Monitor Polski nr 177, poz. 292) ogłosił zmianę taryfy opłat portowych przy naładowaniu i wyładowaniu węgla kamiennego, brykietów i koksu. Powyższa zmiana weszła w życie od 10 sierpnia 1937 r.

Gdynia

Ustawą z dnia 29 marca 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 27, poz. 190) zostało zmienione rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju go-

spodarczego miasta i portu (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 42, poz. 285).

Zmiany dotyczą przede wszystkim bardziej życiowego podejścia do potrzeb miasta i portu. Nowela rozszerza działanie rozporządzenia z dnia 1 czerwca 1927 r. na powiat morski. Wprowadza ona sprecyzowanie tych przedsiębiorstw, które z samego prawa korzystają z ulg, podczas gdy przedtem trzeba było, żeby każde przedsiębiorstwo o te ulgi się starało. Nowela odstępuje od pierwotnej koncepcji całkowitego zwalniania od podatku dochodowego, ograniczając ulgi do tej tylko części dochodu, jaka zostanie zainwestowana na terenie miasta lub portu, a tym samym przyczyni się do jego dalszego rozwoju.

Zostały przedłużone nadto ulgi i przywileje dla nowowznoszonych budowli w granicach administracyjnych miasta Gdyni.

Rada Portowa przy Urzędzie Morskim w Gdyni

Minister Przemysłu i Handlu zarządzeniem z 6 marca 1937 r. (Monitor Polski nr 59, poz. 86) uzupełnił skład Rady Portowej w Gdyni, utworzonej zarządzeniem z dnia 3 lutego 1936 r. (Monitor Polski nr 41, poz. 73), przez wprowadzenie jednego przedstawiciela sfer rolniczych, delegowanego na przeciąg jednego roku przez Związek Izb i Organizacyj Rolniczych.

Hel

Na podstawie dekretu Prezydenta Rz. z dnia 21 sierpnia 1936 r. o uznaniu półwyspu helskiego za rejon umocniony (Dz. U. R. P. nr 71, poz. 512) Rada Ministrów wydała rozporządzenie z 8 marca 1937 r. o wprowadzeniu ograniczeń w rejonie umocnionym Helu (Dz. U. R. P. nr 21, poz. 133).

Ograniczenia te wyrażają się w tym, że w rejonie umocnionym Helu wymagane jest zezwolenie władzy wojskowej: a) dla dokonywania robót budowlanych (szczegółowo wyliczonych w dziewięciu punktach), b) dla nabycia prawa: własności, posiadania, rozrządzania, zabudowy, użytkowania i używania nieruchomości i c) dla wzięcia w najem lub dzierżawę nieruchomości (pomieszczeń). Zamieszkanie i pobyt są także uzależnione od uzyskania zezwolenia władz wojskowych.

Przybrzeżna żegluga morska

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał rozporządzenie porządkowe z dnia 1 listopada 1937 r. o uprawianiu przybrzeżnej żeglugi morskiej pomiędzy Gdańskiem a Gdynią przez barki żeglugi śródlądowej bez własnego napędu. (Pom. Dz. Wojew. Nr 24, poz. 285).

Barki żeglugi śródlądowej bez własnego napędu mogą być używane w przybrzeżnej żegludze morskiej pomiędzy Gdańskiem i Gdynią, jeżeli posiadają ważny patent statkowy, wydany przez właściwą wojewódzką władzę administracji ogólnej stosownie do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 38, poz. 343) oraz odpowiednią klasę jednego z uznanych przez Ministra Przemysłu i Handlu towarzystw klasyfikacyjnych zaopatrzoną w klauzulę tego towarzystwa, stwierdzającą, że barka pod względem budowy i stanu kadłuba nadaje się do przybrzeżnej żeglugi morskiej pomiędzy Gdańskiem a Gdynią. Ponadto barki przy wyjściu na morze powinny czynić zadość szeregowi warunków wyszczególnionych w powyższym rozporządzeniu (zanurzenie, światła, dzwon itp.).

Używanie barek żeglugi śródlądowej w przybrzeżnej żegludze morskiej dozwolone jest wyłącznie w strefie ograniczonej linią, łączącą cypel Oksywski z głowicą mola wschodniego Nowego Portu w Gdańsku (Neufahrwasser). Uprawianie żeglugi w strefie wymienionej dopuszczalne jest jedynie przy sile wiatru do 3 według skali Bauforta i przy

stanie morza do 2 według Międzynarodowego Klucza Morskiego, o ile prognozy najbliższego Instytutu Meteorologicznego nie przewidują pogorszenia się stanu pogody w najbliższych dwóch do trzech godzinach.

Rozporządzenie powyższe wchodzi w życie od 1 lutego 1938 r.

Port w Gdańsku

W nr 9 Orędownika Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku z 28 czerwca 1937 r., zostały ogłoszone obowiązujące w porcie gdańskim: a) taryfa opłat portowych, b) przepisy wykonawcze do taryfy opłat portowych, c) ogłoszenie w sprawie łamania lodu, d) regulamin eksploatacji składów i placów składowych lądowych i wodnych, e) taryfa opłat do regulaminu eksploatacji, f) regulamin używania dźwigów, g) taryfa opłat za używanie dźwigów, h) taryfa na dzierżawę wodnych placów składowych oraz i) taryfy opłat dla gdańskich śródlądowych dróg wodnych powyżej śluzy w Einlage.

Porty

Dyrektor Urzędu Morskiego wydał rozporządzenie porządkowe z 17 marca 1937 r. o zmianie rozporządzenia porządkowego z 3 września 1931 r. tyczącego przepisów porządkowych dla portów w Helu i Jastarni (Pom. Dz. Wojew. nr 8, poz. 85).

Cło

Okólnikiem z 8 kwietnia 1937 r. (Dz. Urz. nr 10, poz. 333) Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, iż pozwolenia przywozu zaopatrzone w klauzulę: „przez porty polskiego obszaru celnego“ mogą być stosowane tylko do tych towarów, które do polskiego obszaru celnego nadeszły drogą morską, oraz że towary przywożone do polskiego obszaru celnego drogą morską i pokryte pozwoleniami przywozu zawierającymi wspomnianą wyżej klauzulę, mogą być odprawiane we wszystkich urzędach celnych położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku.

Okólnikiem z dnia 8 kwietnia 1937 r. (Dz. Urz. nr 10, poz. 336) Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że postanowienie uwagi 2 do pozycji 115 i 116 taryfy celnej, może być stosowane tylko do świeżych ryb morskich, przywożonych na obcych statkach rybackich do portów polskiego obszaru celnego. Świeże ryby morskie, przywożone na obcych statkach frachtowych (nie rybackich) z ulgi, przewidzianej uwagą 2 do poz. 115 i 116 taryfy celnej, korzystać nie mogą.

Bezpieczeństwo statków morskich

Ustawą z dnia 7 kwietnia 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 29, poz. 215) zostało zmienione rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. nr 80, poz. 632).

Praktyka inspekcyjna, badania organizacyj u obcych oraz opinia fachowców, pracujących przy inspekcji statków, wskazywały na to, że przepisy o bezpieczeństwie statków morskich, zawarte w rozporządzeniu z 24 listopada 1930 r. wymagają zmian.

Istota zmian wprowadzonych przez ustawę z 7 kwietnia 1937 r. leży w wprowadzeniu innego systemu prac inspekcji, w ustaleniu nowych warunków bezpieczeństwa, jakie okazały się konieczne w związku z uruchomieniem wielkich statków oceanicznych, oraz w upoważnieniu władz administracji morskiej do wydawania przepisów technicznych o bezpieczeństwie, co dotychczas było zastrzeżone dla Ministerstwa Przemysłu i Handlu i wymagało publikacji w Dzienniku Ustaw. Równocześnie nowela wprowadziła zmiany szeregu przepisów mniej istotnych, mających jednakże swoje praktyczne znaczenie lub też wynikających z innych przepisów obowiązujących w tej dziedzinie.

Minister Przemysłu i Handlu rozporządzeniem z dnia 25 października 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 77, poz. 557) upoważnił Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do wydawania szczegółowych przepisów technicznych w zakresie bezpieczeństwa statków morskich. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może wydawać w drodze zarządzeń takie przepisy, o ile dotyczą one art. 6 pkt. 1—6, 8—10, 15—17 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. nr 80, poz. 632) w brzmieniu ustawy z dnia 7 kwietnia 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 29, poz. 215). Przepisy powyższe w zakresie bezpieczeństwa morskich statków rybackich wydaje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w porozumieniu z Morskim Urzędem Rybackim. Zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego, wydawane na zasadzie powyższego upoważnienia, są ogłaszane w Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim.

Statki

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał rozporządzenie porządkowe z dnia 6 marca 1937 r. o zmianie rozporządzenia porządkowego z 7 czerwca 1936 r. tyczącego bezpieczeństwa niektórych rodzajów statków morskich, wyjętych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Pom. Dz. Wojew. nr 7, poz. 66).

Nadto wydał on obwieszczenie z 6 marca 1937 r. w sprawie zgłaszania statków rybackich do ewidencji (Pom. Dz. Woj. nr 7, poz. 67).

Przeładunek towarów na statkach

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał zarządzenie z 24 kwietnia 1937 r. o przeładunku towarów na statkach linij regularnych (Pom. Dz. Wojew. nr 10, poz. 117). Na podstawie tego zarządzenia załadowanie i wyładowanie towarów, w obrębie portu w Gdyni, przewożonych statkami linij regularnych, wykonywane być musi na lądzie przy poszczególnych statkach tylko przez jedną organizację przeładunkową, wyznaczoną przez agenta, względnie reprezentanta linii. Agent, względnie reprezentant linii obowiązany jest zgłosić pisemnie w należytym terminie w Urzędzie Morskim organizację przeładunkową. W przypadkach gospodarczo uzasadnionych Urząd Morski zezwolić może na wykonywanie pracy przeładunkowej przy poszczególnym statku przez dalszą jeszcze organizację przeładunkową.

Kotły na statkach żeglugi śródlądowej

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało okólnik z 5 kwietnia 1937 r. w sprawie instrukcji dla władz przemysłowych II instancji o wykonywaniu nadzoru nad kotłami parowymi (Dz. Urz. Min. Spraw Wewn. nr 10, str. 166).

W tym okólniku między innymi w § 24 jest powiedziane, że kotły ustawione na statkach żeglugi śródlądowej, znajdujące się we władaniu Ministerstwa Komunikacji (Biura Dróg Wodnych), pozostają pod nadzorem i bezpośrednim dozorem tegoż Ministerstwa. Pozwolenie na ustawienie kotła wydaje jedynie Ministerstwo Przemysłu i Handlu (Departament Przemysłu i Rzemiosła).

Modelarstwo okrętowe w szkołach

Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego wydał okólnik z 8 marca 1937 r. w sprawie modelarstwa okrętowego (Dz. Urz. nr 3, poz. 67). Treść tego okólnika jest następująca: „Celem zaznajomienia młodzieży z zasadniczymi typami statków, rozbudzenia jej zamiłowania do konstruowania modeli okrętowych oraz pogłębienia prac szkolnych LMK Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego zamierza, w porozumieniu z Zarządem Głównym LMK wprowadzić w roku szkolnym 1937/38 w publicznych szkołach powszechnych i w państwowych gim-

nazjach modelarstwo okrętowe w ramach obowiązujących zajęć praktycznych. Prace z zakresu modelarstwa okrętowego będą wykonywane jednocześnie z modelarstwem lotniczym w klasie VI szkół powszechnych oraz w klasie I—IV gimnazjum. W klasie VI szkół powszechnych na modelarstwo okrętowe wraz z modelarstwem lotniczym należy przeznaczyć w sumie około 10 godzin, a w klasie I—IV gimnazjum przeciętnie po 14 godzin. Godziny, przeznaczone na modelarstwo lotnicze i okrętowe należy skupiać stale w drugim półroczu w ten sposób, by prace te były dokonywane w kilku po sobie następujących tygodniach. Szkołom powszechnym dostarczy potrzebnych materiałów LMK, w gimnazjach koszty związane z tymi pracami pokrywane będą z taksy administracyjnej. Celem ułatwienia nauczycielstwu prowadzenia prac z zakresu modelarstwa okrętowego na terenie szkół, organizowane będą przez Zarząd Główny LMK w najbliższym czasie specjalne kursy, na które należało by kierować przede wszystkim nauczycieli uczących zajęć praktycznych w gimnazjach. Celem właściwego rozwiązania omawianego zagadnienia i racjonalnej organizacji pracy, zamierza Zarząd Główny LMK ogłosić odpowiednie wskazówki, które wraz z rysunkami modeli zostaną rozesłane do szkół w odpowiedniej ilości egzemplarzy. Za pracę (modelarstwo okrętowe) na terenie Kół Szkolnych LMK poza godzinami obowiązkowymi, będą nauczyciele zajęć praktycznych wynagradzani przez Zarząd Główny LMK. Wysokość wynagrodzenia nie może być niższa od norm przewidzianych w przepisach o dodatkach służbowych dla nauczycieli za godziny nadliczbowe".

Do powyższego okólnika została dołączona Instrukcja o prowadzeniu nauki modelarstwa szkutniczego (okrętowego) w klasie VI publicznych szkół powszechnych oraz w klasie I—IV gimnazjów państwowych.

Projekt prawa morskiego i rzecznego

Z ostatniego sprawozdania Prezydenta Komisji Kodyfikacyjnej dowiadujemy się o stanie prac nad projektem prawa morskiego i rzecznego.

W dziedzinie żeglugi morskiej nie chodzi, oczywiście, o ujednostajnienie normujących ją przepisów, nie mamy bowiem tutaj różnolitości ustawodawstwa dzielnicowego, niemniej bardzo poważne względy zadecydowały o podjęciu prac nad stworzeniem własnego prawa morskiego. Rozpatrywany już przez podkomisję projekt nie ogranicza się jednak do przepisów o żegludze morskiej, lecz obejmuje — zgodnie z zaleceniem Ministra Sprawiedliwości — także żeglugę śródlądową, dotychczas jeszcze pod względem prawnym nie zunifikowaną. Za równoczesną kodyfikacją obu dziedzin przemawia daleko idąca analogia sytuacyj faktycznych, która umożliwia przyjęcie w zasadzie jednolitego systemu norm prawnych. Nie wyłącza to oczywiście zamieszczenia norm szczególnych, jednak tylko w tych przypadkach, w których to uzasadniają istotne różnice, zachodzące między żeglugą morską a śródlądową. Przyjmując w zasadzie jednolity system norm prawnych, unika się skomplikowanego stanu prawnego, charakteryzującego te ustawodawstwa, które posiadają odrębne kodyfikacje prawa morskiego i rzecznego. Niezależnie od przytoczonych względów polityki legislacyjnej, przemawia za objęciem kodyfikacją nie tylko prawa morskiego, ale równocześnie i prawa rzecznego, paląca potrzeba życia, zważywszy, że dziedzina ta poza województwami zachodnimi, w których obowiązuje ustawa niemiecka o żegludze śródlądowej w innych częściach kraju dotąd nie została jeszcze uregulowana.

Projekt przyjmuje za podstawę konwencje brukselskie z r. 1910 oraz 1924 i 1926 w przedmiocie unifikacji niektórych dziedzin prawa morskiego. Konwencje te ostatnio zostały ratyfikowane

przez Polskę. W celu uniknięcia dwoistości norm prawnych w stosunku do państw, które wspomniane konwencje ratyfikowały, z drugiej zaś strony w stosunku do państw, które ich nie ratyfikowały, projekt przyznaje postanowieniom konwencyj brukselskich moc obowiązującą ogólną, i to również w zakresie żeglugi śródlądowej, przechodząc tym samym do porządku dziennego nad odchyleniami, jakie zawierają, w porównaniu z konwencjami brukselskimi, konwencje genewskie z 9 grudnia 1930 r. w sprawie unifikacji żeglugi śródlądowej.

Projekt nie ogranicza się do przepisów z dziedziny prawa prywatnego. W dążeniu do wyczerpującego uregulowania zawiera on również normy proceduralne oraz normy międzynarodowego prawa prywatnego, regulujące niektóre przypadki kolizji norm. Poza tym projekt przewiduje sankcje karne w razie naruszenia ważniejszych przepisów, ochraniających interes publiczny.

Z przedstawionego projektu podkomisja załatwiła w pierwszym czytaniu następujące działy: Dział I zawierający przepisy ogólne. Dział II o statkach polskich, do których przepisy projektu mają przede wszytkim zastosowanie. Dział III o rejestrze statkowym. Dział IV o nazwie, którą powinien posiadać każdy statek wpisany do rejestru polskiego. Dział V o prawach rzeczowych na statku i ładunku. Dział VI o odpowiedzialności armatora statku. Dział VII o kapitanie oraz przedstawicielstwie. Dział VIII o eksploatacji statku — przyjęty przez podkomisję jeszcze nie w całości. Uchwalono przepisy, regulujące czarter na czas oraz część przepisów o umowie, mającej za przedmiot przewóz rzeczy. Dział ten ponadto zawierać będzie przepisy o przewozie osób.

W dalszych działach, które jeszcze nie weszły pod obrady podkomisji, projekt obejmie przepisy o zderzeniu oraz o ratowaniu i udzielaniu pomocy, przepisy o awarii tudzież ubezpieczenia morskie.

Medal XV-lecia Odzyskania Morza

Minister Spraw Wewnętrznych decyzją z dnia 24 maja 1937 r. (Dz. Urz. nr 14, poz. 109) udzielił Lidze Morskiej i Kolonialnej pozwolenia na ustanowienie honorowej odznaki pod nazwą: „Medal XV-lecia Odzyskania Morza", mającej na celu wyróżnienie za zasługi, położone dla Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Regulamin tej honorowej odznaki został ogłoszony w nr. 14 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Odznakę nadaje się raz jeden. Termin nadawania odznaki upływa z dniem 31 grudnia 1937 r. Odznaka wyobraża srebrny medal złocony. Na jednej stronie medalu widnieje skrzydlata postać z mieczem zanurzonym w morze, w otoku zaś napis: „Liga Morska i Kolonialna". Druga strona wyobraża statek m/s „Piłsudski" na falach morskich, w otoku zaś napis „w XV-lecie Odzyskania Morza". Odznakę honorową nadaje komisja, wybrana przez Zarząd Główny LMK. Wnioski o odznaczenie „Medalem XV-lecia Odzyskania Morza" przedkładane są komisji przez prezesów zarządów okręgów LMK względnie proponowane przez Zarząd Główny LMK lub komisję odznaczeniową. Kandydatem do odznaki może być każdy nieposzlakowany, pełnoletni obywatel polski. Utrata odznaki następuje na skutek popełnienia czynów, za które traci się odznaczenia państwowe. Nadanie i utrata odznaki honorowej jest ogłaszane w organie LMK „Morze".

Zaświadczenia dla krajowych jachtów, łodzi sportowych, kajaków itp.

Okólnikiem z 22 marca 1937 r. (Dz. Urz. nr 8, poz. 258) Ministerstwo Skarbu wprowadziło celem ułatwienia kontroli celnej specjalne zaświadczenia dla krajowych jachtów, łodzi sportowych, kajaków itp. oraz łodzi i kutrów rybackich

wychodzących z polskiego obszaru celnego i powracających do tego obszaru.

Zaświadczenie takie, w przypadku wyjścia krajowego statku za granicę, służy do zwolnienia statku od należności celnych przy jego powrocie zza granicy na równi z poświadczeniem wywozu za granicę środków przewozowych, przewidzianym w § 27 rozporządzenia Ministra Skarbu z 18 lipca 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych.

Zaświadczenie powyższe wydaje Urząd Celny względnie Komisariat Straży Granicznej z ważnością na jeden rok po zbadaniu, że statek pochodzi z wolnego obrotu w kraju. Urząd Celny względnie Komisariat Straży Granicznej może przedłużać czterokrotnie ważność zaświadczenia na dalsze okresy roczne. Urząd Celny względnie Komisariat Straży Granicznej zapisuje dane zaświadczenia do rejestru, który zawiera wszystkie dane wyszczególnione w zaświadczeniu.

Tryptyki na łodzie

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z 4 maja 1937 r. (Monitor Polski nr 110, poz. 166) w związku z § 17 rozporządzenia Ministra Skarbu z 18 lipca 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych (Dz. U. nr 60, poz. 387) na skutek złożonej gwarancji upoważnił aż do odwołania: 1) Polski Związek Żeglarski, 2) Polski Związek Towarzystw Wioślarskich i 3) Polski Związek Kajakowy, do wydawania zarządom zagranicznych klubów (związków) sportowych lub turystycznych tryptyków na łodzie (wiosłowe, żaglowe, kajaki itp.). Wobec powyższego łodzie wprowadzone do polskiego obszaru celnego w ruchu turystycznym na podstawie wspomnianych tryptyków, wydanych przez którykolwiek z powyższych Związków, podlegają odprawie warunkowej, w myśl powołanego na wstępie rozporządzenia, bez składania osobnego zabezpieczenia celnego.

Bałtycka Konwencja Geodezyjna

Polska przystąpiła do protokołu z dnia 22 czerwca 1936 r., dotyczącego odnowienia Konwencji Geodezyjnej Bałtyckiej z dnia 31 stycznia 1925 r. (Dz. U. R. P. 1937, nr 69, poz. 515 i 516). Protokół ten postanawia, że ważność Konwencji Geodezyjnej Bałtyckiej, zawartej na okres dwunastoletni, poczynając od 1 stycznia 1925 r., przedłuża się na nowy dwunastoletni okres poczynając od 1 stycznia 1937 r.

Osiem państw bałtyckich, które zawarły powyższą konwencję (ogłoszoną w Dzienniku Ustaw R. P. z 1928 r. w nr 50 pod poz. 480) zobowiązały się do utworzenia i utrzymania Bałtyckiego Komitetu Geodezyjnego. Komitet ten jest obowiązany zajmować się wykonaniem na jednolitej podstawie i według metod jednolitych prac geodezyjnych, przede wszystkim triangulacji pierwszego rzędu, pomiarów baz, astronomicznych wyznaczeń miejsc oraz pomiarów siły ciężkości na przestrzeni otaczającej Bałtyk i na terytoriach krajów, należących do Komitetu, jako też opracowywania wspólnych wyników. Prace te służyć mają do celów praktycznych i naukowych.

K. JEZIORAŃSKI

KRONIKA KOLONIALNA

Zagospodarowywanie Abisynii — Niemcy i kolonie — Stanowisko mocarstw wobec żądań niemieckich — Mocarstwa wzmacniają swe Imperia kolonialne — Problem surowców

W zeszycie I—II „Spraw Morskich i Kolonialnych" z 1937 r. doprowadziliśmy naszą kronikę wydarzeń w dziedzinie kolonialnej do kwietnia 1937 roku.

Od tego czasu wiele nowych faktów, nowych posunięć w dziedzinie tej miało miejsce. Toteż powrócić znów musimy do tematu, tak dziś żywo obchodzącego społeczeństwo polskie.

Przede wszystkim rzućmy okiem na obszar świeżo zdobyty przez Włochów — na Abisynię. Władze włoskie czynią wszelkie możliwe wysiłki dla jak najszybszego zorganizowania i zagospodarowania nowej swej kolonii, aby móc ciągnąć z niej korzyści. W pierwszym rzędzie zwrócono uwagę na komunikację zarówno wewnątrz tego kraju, jak i na połączenia z metropolią.

Jeśli chodzi o komunikację w Abisynii, to wysiłek Włochów poszedł w kierunku rozbudowy dróg. Nie jest to praca łatwa w trudnym terenie i wobec trudnych warunków dowozu niezbędnych materiałów. Jednak przeszkody te nie zrażają Włochów, i dziś już gotowa jest droga, port Massaua — Asmara — Dessie — Addis Abeba. Buduje się następnie odcinek Asmara — Gondar przez Aksum, długości 580 km, na której to linii droga z Asmary do Aksum jest już ukończona. Oddana jest również do użytku droga z portu Assab do Dessie, droga która niebawem będzie przedłużona do Addis Abeby.

Oprócz tych głównych szlaków, projektowane są następujące nowe arterie: 1) Addis Abeba — Debra Markos — Debra Tabor (500 km), 2) Addis Abeba — Dessie — Debra Tabor — Gondar (650 km), 3) Addis Abeba — Dżimma (300 km).

Jak z powyższego widać Włosi rozbudowują sieć drogową przede wszystkim na północy, w połaci kraju przylegającej do włoskiego Somali.

Jeśli chodzi o koleje, to w tej dziedzinie Włosi nic nie robią, wychodząc ze słusznego założenia, że kolej aby się opłaciła musi mieć jako teren eksploatacji kraj równomiernie zagospodarowany. Istnieje więc nadal jedynie odcinek kolejowy Addis Abeba—Dżibuti (693 km), gdyż zbudowany odcinek kolejki wąskotorowej z Massaua do Bisza przez Asmarę (349 km) nie odgrywa wielkiej roli.

Przewóz ludzi i towarów odbywa się więc siłą rzeczy za pomocą komunikacji autobusowej. Istnieje już regularna linia autobusowa między Addis Abebą a Massauą (1 232 km), która zapewnia nawet wygodną podróż.

Uczyniony poza tym został duży wysiłek celem rozbudowy portów w Erytrei, będących ujściem dla abisyńskiego zaplecza. A więc w porcie Massaua pogłębione zostały baseny, wybudowane nowe nabrzeża, instalowane nowe dźwigi elektryczne, zaś w porcie Assab, który dotychczas miał znaczenie podrzędne — przystąpiono do wielkich robót, aby stworzyć drugi wielki port. Rozszerza się również port Mogadiszu w Somali. Wyasygnowano już na te roboty 88 milionów lir., a za 3 lata Assab na przykład stanie się poważnym portem, mogącym przyjmować największe statki oceaniczne.

Lloyd Triestino utrzymuje obecnie komunikację z Abisynią przez porty włoskiej Afryki Wschodniej. Lecz nie tylko połączenia wodne nowej kolonii z metropolią oraz komunikacja wewnątrz Abisynii stały się troską rządu

włoskiego. Powstaje również komunikacja lotnicza. Obecnie Rzym połączony jest z Abisynią linią lotniczą idącą przez Kair. Utworzona ma być niedługo i linia lotnicza wewnątrz terytorium abisyńskiego, mianowicie Addis Abeba—Gambela — Gore — Bumbode — Addis Abeba.

Tak więc Włosi starają się przede wszystkim stworzyć sieć komunikacyjną, będącą podstawową inwestycją przy zagospodarowywaniu kraju.

Przystąpiono również energicznie do zabezpieczenia nowej kolonii. Wspomnijmy choćby o potężnej bazie wojennej, budowanej w prowincji Dżimma między Gore a Girenem, bazie, w której znajdziemy wielkie składy materiałów pędnych, rozległe hangary, koszary itp.

Włosi poza tym są w trakcie przeprowadzania badań nad bogactwami surowcowymi nowej posiadłości. Działa w Abisynii szereg komisyj badawczych. Czynione są również doświadczenia z plantacjami. Jeden z dekretów z października ub. r. zajął się szczegółowo sprawą wyznaczenia okręgów bawełnianych we włoskiej Afryce Wschodniej. Chodzi o wyzyskanie dla uprawy bawełny niektórych terenów nadających się do tego bardziej niż inne. Według dekretu zarząd tymi okręgami ma być powierzony towarzystwom przemysłowym i rolniczym, należycie wyposażonym zarówno technicznie jak finansowo, które to towarzystwa będą pracowały pod kontrolą i według wskazówek władz. Wyzyskanie części Abisynii dla uprawy bawełny jest niezmiernie ważne dla Włoch, gdyż co roku sprowadzają one z zagranicy 2 miliony kwintali bawełny.

Według pierwszych obliczeń celem zaspokojenia zapotrzebowania bawełnianego Włoch należało by użyć 400 00 ha ziemi. W najbliższych latach już 200 000 ha będzie mogło być zużytych na ten cel w okolicach Dessie, Gondaru i Addis Abeby. Obecnie nadchodzą już do Włoch transporty uprawianej dotychczas bawełny abisyńskiej. Płyną też do metropolii znaczne ilości kawy, skór. Pomału stawiane są pierwsze kroki nad powiązaniem nowej kolonii z metropolią w jeden organizm gospodarczy.

Zagospodarowanie imperium włoskiego ujęte zostało w 6-letnim planie uchwalonym przez włoską radę ministrów. Ten 6-letni plan przewiduje na inwestycje w Afryce Wschodniej 12 miliardów lir. Niezależnie od tego rząd ma asygnować co roku miliard lir. na wydatki zwyczajne. Poszczególne pozycje nadzwyczajne planu 6-letniego przewidują: 7 730 milionów lir. na budowę dróg, 670 mil. lir. na budowę portów, 300 na prace hydrotechniczne i instalacje wodno-elektryczne, 550 na higienę, 100 na budowę kopalni, 1 893 na nowe budowle, 200 na kolonizację, melioracje rolne i zalesienie, 60 na inwestycje telefoniczne i telegraficzne oraz radiofonizację kraju, wreszcie 493 milionów lir. na prace wojskowe.

Równolegle do badań i planów nad eksploatacją Abisynii, odbudowy handlu zagranicznego, który w okresie wojny został bardzo poważnie zachwiany, władze włoskie prowadzą intensywne prace nad zagadnieniem rolnym w Etiopii. Plany rozwoju rolnictwa idą w dwu kierunkach: tworzenia wielkich przedsiębiorstw rolniczych, które podlegać mają kierownictwu włoskiemu oraz małych ferm dla osadników włoskich.

Nasuwa się też jednocześnie sprawa zaopatrzenia armii i kadr robotniczych w środki żywności, gdyż Abisynia została na skutek wojny poważnie gospodarczo zdewastowana. W pierwszej zatem linii tworzone mają być fermy hodowlane i produkcji zbóż, zarówno dla uniezależnienia sprawy zaopatrzenia w żywność od transportów, jak i dla zredukowania znacznych kosztów, związanych z drogim przewozem. W okolicy Giggiga założono już w roku ubiegłym szeroko zakrojoną hodowlę bydła, przeznaczając na ten cel obszar 10 000 ha. Pomimo

optymistycznych zapowiedzi pochodzących z kół włoskich, efekt próby zaopatrzenia ludności i armii włoskiej w Abisynii nie daje się jeszcze przesądzać pozytywnie, wyniki będzie można zaobserwować dopiero za kilka lat.

Czynione są również próby dla intensywniejszej wytwórczości ludności tubylczej, która wykonać winna program produkcyjny w określonym czasie. Koła włoskie spodziewają się, że włączenie rolnictwa tubylczego do planu produkcji kraju, usunie konieczność instalowania większych włoskich gospodarstw rolnych i spowoduje zarówno zmniejszenie kosztów inwestycyjnych jak i znacznie tańszą produkcję.

Jeden z dekretów ogłoszonych w październiku ub. r. poruszył sprawę kolonizacji Abisynii. Dekret przewiduje stworzenie 3 organizacyj rolniczych, uzależnionych od ministra włoskiej Afryki, organizacyj odpowiadających 3 dzielnicom Włoch: Emilii, Apulii, Wenecji. Te organizacje będą miały za zadanie wysyłkę rodzin do Afryki Wschodniej dla zaludnienia nowego Imperium. Koloniści pochodzący z Emilii będą mogli osiąść w prowincji Amhara (na wschód od jez. Tana), koloniści z Apulii — w prowincji Harrar, a pochodzący z Wenecji — w Dżimma (między Addis Abebą a Sudanem), tj. na obszarach bardzo żyznych i posiadających zdrowy klimat.

Wybór prowincyj Emilii, Apulii i Wenecji jako „dostawców" kolonistów, tłumaczy się znacznym bezrobociem w rolnictwie tych właśnie obszarów. Jednak wybór kolonistów będzie b. surowy, uzależniony od kondycji fizycznej kandydatów oraz ich nastawienia faszystowskiego. Kolonistom rozdawane będą ziemie, które dawniej należały do władz abisyńskich, a zatem własność tubylców zostanie uszanowana.

Włosi podchodząc praktycznie do zagadnienia wyzyskania i zaludnienia kolonii abisyńskiej — organizują i kolonialne przysposobienie kobiet włoskich, podobnie zresztą jak to czynili Niemcy. Oto w sierpniu ub. r. w dzienniku rozporządzeń partii faszystowskiej ogłoszone zostało odpowiednie rozporządzenie. Rozporządzenie to powołuje do życia przy sekcjach młodych faszystek, specjalne oddziały kolonialne, które przygotowywać będą praktycznie i teoretycznie kobiety włoskie do trybu życia w Afryce. Rozporządzenie powyższe ma być pierwszym przygotowawczym krokiem zmierzającym do osiedlenia większej ilości kobiet włoskich w Afryce, celem umożliwienia kolonistom zakładania rodzin, oraz uniknięcia krzyżowania się ras, czemu rząd włoski pragnie stanowczo zapobiec.

* * *

Gdy Włosi już obecnie pracują nad zagospodarowaniem Abisynii, swego nowego Imperium, Niemcy wciąż i coraz uporczywiej domagają się rewindykacji swych byłych kolonij.

W serii oficjalnych oświadczeń w tej dziedzinie, dalszym wystąpieniem w omawianym okresie sprawozdawczym, była mowa premiera Goeringa na otwarciu w Berlinie zjazdu Międzynarodowej Izby Handlowej w dniu 28 czerwca ub.r. Przemawiając wobec przedstawicieli sfer gospodarczych całego świata gen. Goering oświadczył m. in. co następuje: „Aby przywrócić Niemcom pełne równouprawnienie, trzeba też zapewnić odpowiednie warunki dla życia gospodarczego i dla dobrobytu narodu niemieckiego. Wiecie wszyscy, panowie, czego Niemcy żądają pod tym względem i możecie być pewni, że nie zaprzestaną one wysuwania problemu kolonialnego, dopóki ich naglące i uzasadnione potrzeby w tej dziedzinie nie będą zaspokojone". Dalej premier Goering oświadczył, że 4-letni plan surowcowy będzie wykonany w całej pełni albowiem Niemcy nie chcą, aby podstawy ich gospodarstwa zależały od wahadła polityki światowej.

Gdy zaufany współpracownik kanclerza Hitlera wypowiadał się tak kategorycznie, powszechnie stało się wiadome, że p. Schacht równocześnie głosił zdanie, że Niemcy mogłyby zaniechać dalszego wykonywania planu, gdyby widziały w tym swój interes, tzn. gdyby świat poszedł im na rękę m. in. w sprawie kolonij.

Problem kolonialny wypłynął znowuż na wrześniowym kongresie narodowo-socjalistycznym w Norymberdze. Na otwarciu kongresu odczytana została przez gauleitera monachijskiego, Adolfa Wagnera, proklamacja kanclerza Hitlera. ,,Obszar Niemiec, bez dopełnienia kolonialnego — głosił Führer — jest zbyt mały, aby zagwarantować naszej ludności wyżywienie stałe i pewne, bez zamąceń. Dlatego to rewindykacja kolonij, należących do Niemiec jest usprawiedliwiona naszą nędzą gospodarczą, a stanowisko mocarstw wobec tej rewindykacji jest po prostu niezrozumiałe. Niemcy nie zrabowali swych kolonij tym mocarstwom. W okresie, gdy się posługuje hasłami moralnymi, dobrze byłoby przypomnieć sobie ten fakt".

Stanowczość, z jaką kanclerz domaga się zwrotu kolonij, przybiera więc stale na sile. W każdym bardziej zasadniczym wystąpieniu kanclerza odnajduje się zawsze miejsce dla sprawy kolonij.

W kilka dni po wyżej podanym przemówieniu Hitler odbył rozmowę z przedstawicielami prasy zagranicznej. M. in. wspomniał o przeludnieniu Niemiec. Choć w Niemczech nie ma głodu — mówił — to jednak skutkiem przyrostu ludności dla 6—7 milionów mieszkańców brakuje żywności. Ten niedobór, według kanclerza, powinny wyrównać produkty i surowce kolonialne. I tu Hitler znowuż z naciskiem ponowił żądania Niemiec w sprawie kolonij, oświadczając, że zagadnienie to ma znaczenie nie tylko gospodarcze ale także moralne. Kwestia kolonij — mówił Führer — jest dla Niemiec kwestią honoru, tak jak była kwestią honoru sprawa równouprawnienia zbrojeń...

Od października ub. r. jesteśmy świadkami wzmożonej kampanii prokolonialnej, kampanii przybierającej bardzo szerokie rozmiary. Hasłem tego niejako nowego okresu było przemówienie Hitlera na uroczystościach dożynkowych w Bueckebergu w Bawarii w dn. 3 października ub. r. ,,Musimy rozwiązać niezwykle ciężkie zadanie — mówił kanclerz. — Gdy powiadamy, że nasz obszar życiowy jest za mały, i że chcemy go uzupełnić bezwarunkowo koloniami, ,,mądre głowy" twierdzą, że kolonie nie przyniosłyby nam pożytku, że możemy sobie kupować to, czego potrzebujemy. Istotnie moglibyśmy kupować, gdyby nie ograbiono nas doszczętnie przed 15 laty. Są inne narody — mówił dalej kanclerz z ironią — które twierdzą, że kolonie są dla nich bezwartościowym ciężarem, a mimo to nie chcą się ich pozbyć na rzecz prawowitych posiadaczy".

W połowie zaś tegoż miesiąca Hitler w mowie wygłoszonej w Koburgu wobec swej ,,starej gwardii" w rocznicę 15-lecia wejścia oddziałów szturmowych do tego miasta, rzucił swym podkomendnym: ,,Po raz pierwszy Niemiec może powstać, aby mówić do świata w imieniu całego narodu niemieckiego; po raz pierwszy Niemiec może podnieść w imieniu swego narodu rewindykacje, które są dla nas żądaniami nieodwołalnymi, ponieważ ich urzeczywistnienie jest konieczne dla życia narodu niemieckiego". Jakżeż dalecy jesteśmy od tych czasów, kiedy Adolf Hitler odżegnywał się w ,,Mein Kampf" od kolonij !

Od tej chwili kolonialna kampania prasowa w Niemczech przybrała bardzo szerokie rozmiary. Dzienniki stołeczne i prowincjonalne zaczęły pisać o moralnym i prawnym uzasadnieniu roszczeń niemieckich i o doniosłości posiadania kolonij.

Spośród oficjalnych oświadczeń nowym głosem były wynurzenia min. Goebbelsa w Bad-Segeberg w Szlezwiku, podczas uroczystości inauguracyjnych nowego boiska dla uroczystości partyjnych w połowie października ub. r. Min. Goebbels powiedział mianowicie, że plan 4-letni ma być lekarstwem na brak kolonij. „Ma on wrócić niezależność w gospodarce i wyżywieniu narodu, któremu odebrano jego kolonie. Jedynie chlebem — mówił min. propagandy — można nasycić 68 milionów ludzi, a nie frazesami Ligi Narodów. Nikt nie wie lepiej od nas — dodał min. Goebbels — jak wielkie wysiłki są konieczne, aby wyżywić nasz naród. Nikt nie wie lepiej od nas, że potrzebujemy kolonij, aby mu dać przestrzeń żywotną, której potrzebuje. Lecz nikt nie wie lepiej od nas, że wszystko uczyniliśmy we własnym kraju, aby dać ostateczne rozwiązanie tych kwestyj, które mogą być rozwiązane w obecnych warunkach".

Robi się wszystko w Niemczech, aby propaganda kolonialna przedostała się wszędzie, do wszystkich środowisk za granicą. Oto na przykład w październiku ub. r. Towarzystwo Niemieckie Gospodarstwa Światowego zorganizowało wyjazd na wystawę paryską. Z tej okazji odbył się kongres przedstawicieli Tow. Niemieckiego, których liczba wynosiła ponad 100 osób, oraz równej liczby przedstawicieli produkcji i handlu eksportowego francuskiego. Grupa niemiecka miała jako przewodniczącego gubernatora Schnee. Podczas obrad zarówno gub. Schnee jak i prof. Predoehl, dyrektor Instytutu dla handlu zagranicznego przy Uniwersytecie w Kehl, nacisk szczególny położyli na konieczność posiadania kolonij przez tak wielki kraj jak Niemcy, kolonij, które byłyby podstawą dla zaopatrzenia w surowce i służyłyby dla częściowej emigracji.

Tymczasem w Niemczech nowym podkreśleniem żądań niemieckich było zebranie plenarne akademii prawa niemieckiego, otwarte dn. 30 października ub. r. w Monachium. Przed komisją prawa kolonialnego zabrał głos gen. von Epp, statthalter Bawarii i przewodniczący urzędu polityki kolonialnej partii narodowo-socjalistycznej, oświadczając, że Rzesza, stosownie do słów Führera, żąda ostatecznej likwidacji obecnego statutu kolonialnego, aby usunąć „trudności gospodarcze które, jeśli chodzi o naród niemiecki, w dużej mierze wynikają z utraty kolonij". I gen. von Epp wyłuszczył argumenty, które miałyby udowodnić żądania Rzeszy:

„1. Problem gospodarczy dla Niemiec jest nieodłączny od zagadnienia kolonialnego. Zważywszy ewolucję historyczną, która od Wersalu i w ogóle określa obecną sytuację gospodarczą, jest niemożliwością odłączyć kwestię surowców od pojęcia przestrzeni i kolonij.

2. Twarda walka Rzeszy, aby uzyskać żywność i surowce przemysłowe, spowodowana jest w znacznej mierze tym, że odebrano jej kolonie, tj. zamorski potencjał przestrzeni.

3. Naród niemiecki, który, od chwili utraty swych kolonij, protestował przeciw temu okrojeniu jego żywotnej przestrzeni, doszedł do przekonania w ostatnim 20-leciu, a szczególnie po powstaniu III Rzeszy, że musi odzyskać swe kolonie. Żadna taktyka nie zdoła zmienić tego przekonania".

Gen. von Epp zakończył tymi słowami swe wywody: „Podstawy prawne, które nas zmuszały do rezygnowania z naszych posiadłości kolonialnych zniknęły. A zatem nie pozostaje żadnego usprawiedliwienia prawnego dla utrzymywania mandatów. Wszystkie wysiłki, aby uczynić zdolnym do życia, przez taktyczne posunięcia, żałosny twór wersalski, nie udają się wobec naturalnej niedostateczności tych metod".

Tymczasem zaszedł fakt o wielkiej doniosłości dla żądań rewindykacyjnych niemieckich. Oto na skutek powiązania

wspólnych interesów, na skutek wzmocnienia osi Rzym — Berlin, po wizycie Mussoliniego w Niemczech w dniu 25 września 1937 r., — wódz faszyzmu poparł w dziedzinie kolonialnej postulaty Rzeszy. Stało się to dn. 28 października ub. r. podczas obchodu XV rocznicy marszu na Rzym. Wówczas to Duce powiedział: „Aby pokój stał się trwałym i owocnym, trzeba, aby bolszewizm został wyeliminowany z Europy; trzeba, aby pewne absurdalne klauzule traktatów pokojowych zostały zrewidowane; trzeba, aby wielki naród, jakim jest naród niemiecki odzyskał miejsce, które mu jest należne i które posiadał pod słońcem afrykańskim".

To oświadczenie Mussoliniego stało się dalszym etapem w niemieckiej akcji kolonialnej. Niemcy z tą chwilą uzyskały oficjalne poparcie dla swych żądań jednego z najbardziej ruchliwych mocarstw doby ostatniej.

Bezpośrednio po oświadczeniu włoskiego dyktatora złożyła w Niemczech wizytę (na początku listopada ub. r.), komisja włoskich ekspertów kolonialnych. Była ona m. in. przyjęta przez gen. von Epp, jak już wiadomo jednego z kierowników niemieckiego ruchu kolonialnego. Prof. Donati wyraził wówczas w imieniu włoskiej komisji swój podziw dla potęgi i żywotności niemieckiego ruchu kolonialnego, który — dodał — „będzie miał ogromne znaczenie dla powrotu do Niemiec jej dawnego imperium kolonialnego".

Poparcie tez niemieckich przez Włochy niewątpliwie wywarło wpływ na stanowisko zainteresowanych mocarstw, a przede wszystkim W. Brytanii. Między 17 a 21 listopada ub. r. wysłannik rządu brytyjskiego lord Halifax przeprowadził poufne rozmowy z kanclerzem Hitlerem. Tematem rozmów był również problem kolonialny.

Ledwo lord Halifax zakończył swe rozmowy z miarodajnymi czynnikami Rzeszy, kanclerz Hitler 21 listopada ub. r. w Augsburgu wygłosił na zebraniu partii narodowo-socjalistycznej nową mowę, w której ponownie zajął stanowisko wobec kwestii kolonialnej: „Musimy dalej żądać naszych kolonij. Musimy formułować te rewindykacje coraz głośniej, dopóki świat nie będzie mógł ich już odrzucić. Będzie to zadanie trudne, lecz najtrudniejsze zostało już dokonane, mimo wielkich przeszkód, które ciążą jeszcze na nas"... „Plan 4-letni — mówił Hitler — nie oznacza bynajmniej, że Niemcy chcą stać się gospodarczo niezależnymi, ponieważ nie spodziewają się odzyskać swych kolonij. Bezwzględnie najważniejszym jest dla Niemiec, aby stały się silne, aby móc żądać z powodzeniem zwrotu swych kolonij. Dzisiaj państwa obce nie lubią wspominać o kwestii kolonialnej, lecz za rok przyzwyczają się do tego. Za 3 lata zdadzą sobie sprawę że trzeba coś zrobić w tej dziedzinie, a za 6 będą przekonane o konieczności przedsiębrania środków praktycznych".

* * *

Jakże do tych wszystkich wystąpień Rzeszy ustosunkowały się inne państwa?

Największy ciężar gatunkowy będzie tu miało zdanie czołowego mocarstwa kolonialnego — W. Brytanii. Otóż oficjalne stanowisko rządu brytyjskiego dotychczas jest negatywne wobec wszelkich zmian w status quo mandatów i kolonij. Jedynie, jak to zobaczymy później, Anglia gotowa jest rozważać sprawę udostępnienia surowców krajom, które ich nie posiadają lub posiadają w ilościach niedostatecznych. Jest to równocześnie opinia większości społeczeństwa angielskiego.

Na przykład sir Henry Page-Croft, członek parlamentu, czołowy reprezentant konserwatystów, przemawiając w Bournemouth w dn. 17 września ub. r., tj. po wynurzeniach kanclerza Hitlera w Norymberdze, oświadczył: „Musimy

szczerze powiedzieć p. Hitlerowi, że my nie dopuszczamy „prawa moralnego" Niemiec do kolonij, które one utraciły w wojnie agresywnej. Jeśliby Rzesza miała takie prawo do terytoriów, które utraciła to wówczas byłoby to wyznaniem, że nie miała prawa moralnego do Alzacji i Lotaryngii i że nie ma prawa moralnego do pozostawania dziś w Szlezwiku. Czy Niemcy gotowe są ewakuować ten kraj? Ustąpić żądaniom p. Hitlera bez żadnej gwarancji dla pokoju, dać wszystko za nic, to nie są zagadnienia, które nadawałyby się choćby do dyskusji".

Podobnie jak i konserwatyści, do zmian terytorialnych negatywnie dotychczas ustosunkowywała się i lewica angielska. Nie uważa ona wprawdzie kolonij za coś nietykalnego, uznaje nawet konieczność rewizji tego problemu, lecz w kierunku „umiędzynarodowienia", a nie zwrotu bez zastrzeżeń Niemcom ich dawnych posiadłości zamorskich.

Z głosów opinii angielskiej, raczej odosobnionych wspomnieć tu należy o artykule lorda Rothermere zamieszczonym na początku maja ub. r. na łamach „Daily Mail", w którym proponuje on zawarcie układu, którego celem byłoby przywrócenie równowagi gospodarczej w Europie za pomocą nowego rozdziału mandatowych kolonij, produkujących surowce z uwzględnieniem potrzeb krajów cierpiących notorycznie na brak podstawowych produktów.

Dużą sensację wywołały też wynurzenia wysokiego komisarza Unii Południowo-Afrykańskiej w Londynie p.Charles te Watera podczas jego wywczasów w Montrealu. Powiedział on mianowicie w połowie września ub. r., że sprawa kolonij niemieckich powinna być rozpatrzona przez konferencję międzynarodową: „Europa — mówił — w przeszłości zbyt długo zwlekała z załatwianiem problemów, aż stały się one niebezpiecznymi. Oto zło, które trzeba uzdrowić, a może to być zrobione tylko przez mocarstwa, które administrują byłymi koloniami niemieckimi". Wprawdzie później p. te Water tłumaczył się, że przemawiał tylko we własnym imieniu, faktem jest jednak, że podobny głos padł z ust przedstawiciela Unii Południowo-Afrykańskiej, sprawującej mandat nad b. niemiecką Afryką Południowo-Zachodnią.

Przeciw zwrotowi byłych kolonij niemieckich wypowiedział się kongres konserwatystów, który obradował na początku października ub. r.

Tymczasem równocześnie ze wzmożoną prokolonialną propagandą niemiecką londyński dziennik „Times" zamieścił w październiku ub. r. szereg listów otwartych w tej sprawie. M. in. 7. 10. 1937 w „Times" ukazał się list podpisany przez pewną ilość reprezentantów lewicy, a wśród nich przez Vernom Bartletta, Gilbert Murray'a i Noel Buxtona. Autorzy zwracają uwagę, że problem rewindykacyj niemieckich ponownie znalazł się na porządku dziennym po deklaracji Hitlera w Norymberdze i oświadczeniu wysokiego komisarza Afryki Południowej te Watera, i wysuwają następujący projekt rozwiązania sprawy: Pod warunkiem, że tubylcy „nie będą w najmniejszym stopniu poświęceni celom ustanowienia lepszych stosunków między mocarstwami europejskimi", Niemcom zostanie zwrócona „co najmniej część" ich byłych kolonij afrykańskich jako mandaty. Z drugiej strony, aby Rzesza nie narzekała, że jest jedynym mocarstwem, które posiadało kolonie a ma tylko mandaty — mocarstwa europejskie, które posiadają kolonie, część z nich przemianowałyby również na mandaty. Wreszcie terytoria pod mandatem, niemieckie i inne, byłyby „całkowicie otwarte dla handlu innych narodów".

Dnia następnego, 8. 10. 1937 ogłoszony został w tymże „Times" list posła konserwatywnego Amery, w którym zwraca on uwagę na niebezpieczeństwo

powierzenia mandatu kolonialnego Niemcom, gdyż mogłyby one bez upoważnienia, zamienić go na własną kolonię.

Nową enuncjacją był zamieszczony na łamach „Times" dn. 16. 10. 1937 list lorda Allen of Hurtwood. Według byłego współpracownika Ramsay'a Mac Donalda, problem zwrotu Niemcom ich byłych kolonij powinien być częścią ogólnego układu rozwiązującego wszystkie kwestie tyczące się pokoju. Autor zaznacza mimochodem, że chodzi Niemcom głównie o moment prestiżu i że wszelkie względy gospodarcze rasowe i strategiczne, podnoszone przeciw Niemcom jedynie tylko powodują zaognienie. Równocześnie z problemem kolonialnym, powrót Niemiec do Genewy i międzynarodowa kontrola zbrojeń stać się będą musiały częściami ogólnego porozumienia. „Na tej to podstawie — pisze lord Allen of Hurtwood, i prawdopodobnie na żadnej innej, będzie mogła być podniesiona ta delikatna kwestia z pewnymi widokami zapewnienia poparcia opinii brytyjskiej, i zagwarantowania zarówno Rzeszy jak nam samym pewnej nadziei na trwały pokój".

Mowy Mussoliniego i gen. von Epp oraz oświadczenia ogłoszone w „Times" pobudziły opinię angielską i spowodowały szereg nowych enuncjacyj.

Oto w swym okręgu Birmingham, b. konserwatywny minister kolonii L. S. Amery zakwestionował ponownie słuszność żądań niemieckich. „Zwracając Niemcom ich dawne kolonie — oświadczył on — narażono by się, sądzę, na poważne ryzyko, nie tylko dla bezpieczeństwa Anglii, lecz również wszystkich dominiów brytyjskich. Byłoby to niesprawiedliwe dla tubylców, którzy przez 20 ostatnich lat żyli pod opieką Union Jack, i nie wydaje mi się, że tym sposobem zadośćuczyniono by potrzebom gospodarczym Niemiec. Możemy porozumieć się z nimi w kwestiach ekonomicznych, lecz nie mamy prawa zrzekać się, a w każdym razie nie wobec pogróżek jednego czy dwóch dyktatorów, ponieważ takie zrzeczenie się zagroziłoby naszemu bezpieczeństwu i stonowiłoby zdradę tych, którzy nam zaufali".

Jednak podczas zebrania w Oxfordzie lord Samuel, były szef opozycji liberalnej w Izbie Gmin, głosił odmienne, niewątpliwie odosobnione, na razie zdanie. „Sądzę — mówił — że prawdziwy duch liberalizmu wymaga od nas czynu pozytywnego. Musimy stwierdzić, że stać się musi zadość sprawiedliwości między narodami, jaki by nie był ich ustrój wewnętrzny, licząc na to, że przywrócenie sprawiedliwości spowoduje zmianę u tych narodów".

Szczególny oddźwięk wywołała mowa proniemiecka Mussoliniego z 28. 10. 37. Miała ona swe echo w Izbie Gmin na posiedzeniu z 1 listopada ub. r. Mianowicie zdenerwowanie opinii angielskiej wyraził w swej mowie min. Eden. Nawiązując do wystąpienia Mussoliniego na rzecz niemieckich roszczeń kolonialnych, brytyjski minister spraw zagranicznych oświadczył: „W ostatnich dniach pewien kraj, który w wyniku wojny światowej uzyskał znaczne terytoria, wystąpił jako sekundant niemieckich pretensji kolonialnych w Afryce. Włochy otrzymały od swych sojuszników obszary kolonialne za udział w wojnie światowej. M. in. rząd W. Brytanii odstąpił Włochom część swych obszarów w Afryce. Obecnie te same Włochy występują w roli szermierza roszczeń niemieckich". Przy ogólnym aplauzie całej Izby, min. Eden oznajmił z naciskiem: „Nie przyznajemy żadnemu rządowi prawa domagania się od nas koncesji terytorialnych, gdy nie ma najmniejszych dowodów, że ten kraj gotów jest odstąpić cokolwiek ze swych własnych obszarów kolonialnych".

Obrady Izby Lordów dały nową okazję na posiedzeniu z 18 listopada ub. r. poruszenia sprawy kolonii w duchu już przychylniejszym dla Niemiec. W toku dyskusji nad polityką zagraniczną W.Bry-

tanii, kilku mówców, należących do różnych stronnictw, zalecało mianowicie załatwienie sprawy kolonii tak, aby roszczeniom niemieckim dane było w pewnej mierze zadośćuczynienie. Narodowy labourzysta Sankey oświadczył, że W. Brytania powinna prowadzić świat w stronę pokoju i udowodnić przykładem, iż gotowa jest uczynić pewne ofiary i zaryzykować, aby osiągnąć pokój. Labourzysta Buxton również zalecał rozwiązanie sprawy kolonii, wypowiadając pogląd, że za wyjątkiem Tanganiki Niemcy mogłyby się zadowolić koloniami wAfryce zachodniej; mówca nie sprecyzował jednak którymi.

W imieniu rządu przemawiał sekretarz stanu lotnictwa Swinton. Przypomniał on, że brytyjskie rynki kolonialne są otwarte dla wszystkich na równych warunkach, i że na terytoriach mandatowych istnieje całkowita swoboda handlu. „W koloniach naszych — oświadczył minister — nie mających rządu autonomicznego, sprecyzowaliśmy niedawno, że pragniemy uczynić wszystko co w naszej mocy dla ułatwienia rozwiązania wszelkich ewentualnych trudności, dotyczących surowców i dla dopomożenia rozwojowi handlu międzynarodowego (aluzja do mowy min. Edena w Genewie na tegorocznym wrześniowym Zgromadzeniu L. N. — przyp. aut.). Sprawozdanie zbadane we wrześniu ub. r. przez Ligę Narodów wykazało, że zagadnienie surowców nie polega w istocie rzeczy na kwestii posiadania kolonii. Sądzę, że tylko 3% surowców światowych pochodzi z całości posiadania zjednoczonych kolonii". A więc ponownie przedstawiciel rządu brytyjskiego potraktował problem surowców kolonialnych nie pod kątem widzenia politycznym, terytorialnym, lecz gospodarczym.

Mimo, że oficjalne oświadczenia przedstawicieli W. Brytanii wyrażają sprzeciw wobec żądań rewindykacji kolonij, jednak żądania niemieckie są coraz więcej przez opinię publiczną brane pod uwagę, dyskutowane, w obliczu groźby współdziałania włosko-niemieckiego. Wszak wizyta lorda Halifaxa miała w rezultacie na celu poruszenie również i tematu kolonialnego.

* * *

Podobnie jak Anglia, również i Francja ustosunkowuje się negatywnie do niemieckiego rewizjonizmu kolonialnego. W czerwcu ub.r. odbył się np. we Francji Kongres akcji i propagandy kolonialnej. zorganizowany z okazji francuskiego Tygodnia Kolonialnego. W obecności ministra kolonij p. Moutet, uchwalono szereg postulatów, a m. in. następujący: „Kongres, wobec żądań wyrażanych, przez niektóre państwa obce, odnośnie problemu surowców, potwierdza ponownie jednomyślą wolę Francji utrzymania absolutnej niepodzielności swego imperium, i żąda, aby władze nie dopuściły w żadnym wypadku do łączenia problemu kolonialnego z problemem surowcowym, który może znaleźć rozwiązanie jedynie w powrocie do wolnego obrotu tymi surowcami".

Na początku czerwca ub. r. obradowała przy parlamencie grupa posłów kolonialnych, która po zapoznaniu się z raportem p. Brunet o niemieckich rewindykacjach kolonialnych, tyczących się repartycyj surowców i obszarów, jednogłośnie wypowiedziała się przeciw wszelkim cesjom terytorialnym.

W tymże czasie obradował w Paryżu Kongres narodowy Federacji republikańskiej. Na posiedzeniu z 6 czerwca ub.r. Kongres zajmował się polityką kolonialną Francji. Omawiając zagadnienie kolonialne deputowany Boucher, członek komisji kolonialnej Parlamentu — podniósł, że nowe żądania rewindykacji kolonialnych zagrażają imperium francuskiemu, jego całości, zagrażają szlakom komunikacyjnym. W rezultacie sprawozdawca wezwał kongres, aby uchwalił bez zastrzeżeń nienaruszalność francuskiego imperium kolonialnego, w skład

którego wchodzą terytoria, na których powiewają sztandary francuskie, i między którymi znajdują się oczywiście b. kolonie niemieckie. Wśród przyjętych rezolucyj znalazła się i ta uchwała.

Gdy poza tym przejrzymy czy to dzienniki, czy mowy czołowych przedstawicieli Francji, wszędzie odnajdziemy negatywny stosunek do nowej repartycji, czy to mandatów czy kolonij, oraz obawę że ten rewizjonizm kolonialny może nastąpić właśnie kosztem imperium francuskiego.

* * *

Projekty rewizjonistyczne sprawiły, że mocarstwa kolonialne pragną czym prędzej powiązać silniejszą więzią swe zamorskie posiadłości z metropolią. Czyni to przede wszystkim Francja. Już Konferencja Imperialna Francuska z 1933 r. była początkiem cementowania posiadłości francuskich. Konferencja ta wytknęła plan działania, który to plan jest pomału realizowany.

Ważnym posunięciem w zagospodarowaniu kolonij stanie się obecnie „fundusz kolonialny“. Co roku przeznaczona ma być dotacja, mająca na celu ułatwienie rozwoju sanitarnego, socjalnego i gospodarczego kolonij. Troska o nie była przyczyną uchwalenia w początku roku ubiegłego (30 stycznia ub. r.) ustawy przewidującej powołanie do życia komisji ankietowej dla kolonij. W następstwie ogłoszony został skład i uprawnienia tego nowego organu. Powyższa komisja składa się z 3 podkomisyj, w skład której wchodzi jeden senator, 2 posłów oraz 7 członków wyznaczonych zarządzeniem ministerialnym. Celem prac komisji jest przestudiowanie obecnego stanu posiadłości zamorskich i opracowanie środków mogących zapewnić rozwój gospodarczy, polityczny, socjalny i intelektualny ludności zamieszkującej kolonie.

Pierwsze posiedzenie komisji ankietowej dla kolonij odbyło się 9 lipca ub. r. Na posiedzeniu tym francuski minister kolonij p. Moutet, wysunął najpilniejsze problemy, którymi powinna się zająć komisja. Mają to być w pierwszym rzędzie studia nad zagadnieniami ekonomicznymi, w szczególności zaś problem wyżywienia tubylców, dalej problemy — sanitarny, nauczania itp. Członkowie komisji podzielili się na 3 podkomisje, jak to ustawa przewiduje. Jedna objęła swymi pracami Afrykę Północną, druga — Afrykę Czarną, zamieszkałą przez plemiona murzyńskie, a więc Zachodnią i Równikową, trzecia wreszcie — Azję. W każdej podkomisji ukonstytuowały się różne grupy, którym wyznaczone zostały do opracowania poszczególne zagadnienia. Obecnie prace komisji są w toku.

Ale mamy liczne inne dowody gorączkowego wiązania posiadłości zamorskich z metropolią. Wspomnijmy choćby o uchwałach Kongresu akcji i propagandy kolonialnej z czerwca ub. r., o którym już wyżej wspominaliśmy. Mianowicie Kongres ten m. in. uchwalił: 1. stworzenie w Paryżu Domu Francji Zamorskiej, 2. zwoływanie co roku w ministerstwie kolonij stałej komisji propagatorów idei kolonialnej, składającej się z delegatów uprawnionych przez ugrupowania kolonialne w Paryżu i na prowincji, i wreszcie 3. wprowadzenie do obowiązkowej nauki w szkołach państwowych takich problemów jak solidarność materialna i moralna metropolii z koloniami, ścisła współzależność ludności i gospodarki kolonialnej i metropolitarnej, bezpieczeństwo i rozwój jednej jedynej ojczyzny we wszystkich punktach świata, gdzie powiewa sztandar francuski, gdzie obowiązują prawa francuskie.

Francja pragnie więc nadrobić pracę zaniedbaną przez ostatnie dziesiątki lat, pragnie silniejszą stopą stanąć w podległych sobie koloniach.

W dziedzinie zagospodarowania obszarów zamorskich oraz ich wyzyskania — zanotować należy że min. kolonij Moutet

zwrócił uwagę we wrześniu ub. r.—na eksploatację bogactw mineralnych w koloniach. Mianowicie celem przyspieszenia i ułatwienia planowych poszukiwań oraz inwentaryzacji bogactw mineralnych w posiadłościach zamorskich — przedłożony został do podpisu Prezydentowi Republiki dekret stwarzający kadry geologów kolonialnych, którzy wypełnią dotychczasową lukę i przystąpią do realizowania wytkniętego im zadania.

A gdy w ostatnich czasach francuska Afryka Północna stała się widownią niepokojów — rada ministrów powierzyła ministrowi stanu A. Sarraut, wybitnemu znawcy spraw kolonialnych, kontrolę i koordynację administracji Tunisu, Algeru i Maroka. Rozporządzeniem z dn. 30 października ub. r. min. Sarraut ustanowił u swego boku stały organ (conférence de coordination), który zbierać ma się 2 razy na tydzień. Zadaniem konferencji będzie rozpatrywanie sytuacji w 3 krajach Afryki Północnej oraz, analiza raportów i propozycyj zgłaszanych przez gubernatora generalnego Algeru i rezydentów w Maroku i Tunisie. Poza tym Konferencja opracowywać będzie sposoby wykonania zarządzeń min. Sarraut.

Podobnie jak Francja również i W.Brytania czyni wysiłki, aby wzmocnić spoistość swego imperium. Poza innymi posunięciami, byliśmy w r. ubiegłym świadkami nowej konferencji imperialnej. Konferencja ta obradowała od 14 maja do 16 czerwca 1937. Wzięli w niej udział wszyscy premierzy dominiów i przedstawiciele kolonij. Głównym zadaniem konferencji było omówienie wspólnej polityki zagranicznej i skoordynowanie obrony imperium. Poruszone były środki i metody obrony, które przewidują m. in. zaopatrywanie W. Brytanii w żywność i surowce przez dominia, korzystanie przez flotę brytyjską z baz morskich i lotniczych na wybrzeżach dominialnych, podjęcie prób utworzenia w szeregu dominiów własnej produkcji broni i amunicji itd. Doniosłą rolę odegrało zwłaszcza zagadnienie dalszej rozbudowy baz morskich i lotniczych w Singapore, Honkongu i Simonstown w południowej Afryce. Zrozumiałe jest, że Imperium Brytyjskie przygotowuje sobie na wypadek wojny, gdyby Kanał Sueski był zagrożony, inną drogę komunikacyjną, dookoła wybrzeży Afryki przez Ocean Indyjski i Pacyfik do Australii i N. Zelandii.

* * *

Znane oświadczenie brytyjskiego ministra spraw zagranicznych S. Hoare wypowiedziane na Zgromadzeniu Ligi Narodów we wrześniu 1935 podczas rozpoczynającego się konfliktu włosko-abisyńskiego, a mające sparaliżować akcję bezpośrednią Włoch, oświadczenie, że W. Brytania skłonna jest do współpracy w dążeniu do sprawiedliwego podziału surowców — wysunęły zagadnienie surowców na czoło dyskusyj międzynarodowych. Brak surowców stał się bowiem głównym argumentem tych państw które, wskutek nieposiadania kolonij jako ich źródeł, pragnęły zaradzić obecnemu stanowi rzeczy.

Sprawa ta wypłynęła m. in. na kongresie Międzynarodowej Izby Handlowej w Berlinie w końcu czerwca ub. r. Kongres składający się z przedstawicieli państw całego świata m. in. w uchwalonej rezolucji o przebudowie światowego gospodarstwa, podkreślił różnice w produkcji różnych krajów i konieczność posiadania przez wszystkie bez wyjątku państwa dostępu do surowców przemysłowych i rolniczych.

To zagadnienie poruszył również król Belgów w liście swym z 23 lipca ub. r. do premiera van Zeelanda, sugerującym stworzenie organu dla studiów ekonomicznych. „Jeśli rzeczywiście chcemy usunąć wojnę i przywrócić ludziom uczucia bardziej pokojowe, trzeba mieć odwagę rozpatrzeć zagadnienia gospo-

darcze w swej całości, i dać rozwiązanie wielkich problemów piętrzących się przed całą ludzkością, jak podział surowców, podział środków wymiany, repartycja międzynarodowa pracy, równowaga między krajami rolniczymi i przemysłowymi".

Problem surowcowy znalazł się następnie na porządku dziennym obrad 23 Kongresu Unii Międzyparlamentarnej, który obradował na początku września ub. r. w Paryżu. Szczególnie aktywną rolę odegrali tu delegaci polscy, a wśród nich marszałek Jan Dębski i poseł B. Sikorski. W obradach na pierwszy plan wysunęło się tak bardzo aktualne zagadnienie surowców. Sprawozdawcą generalnym tej sprawy z ramienia komisji ekonomicznej Unii był marsz. J. Dębski, który przedłożył w imieniu komisji rezolucję wypowiadającą się za zorganizowaniem kredytów międzynarodowych, zniesieniem przeszkód utrudniających swobodny obrót surowców i udziałem państw zużytkowujących surowce w eksploatacji tych surowców. W dyskusji w imieniu delegacji polskiej zabierał m. in. głos poseł B. Sikorski charakteryzując zasadnicze stanowisko Polski w tej sprawie. Wypowiedział się on za rezolucją komisji oraz za wnioskiem dodatkowym przedstawiciela Belgii p. Carton de Viart, który zwracał uwagę na doniosłość przedstawionej wyżej inicjatywy króla Belgów Leopolda III. Rezolucja surowcowa została przez kongres przyjęta jednogłośnie.

Poza tą rezolucją na wniosek reprezentantów Polski komisje polityczna i kolonialna uchwaliły pogłębić badania zagadnień emigracyjnych, kolonialnych i surowcowych. Miarą zrozumienia wagi tych spraw dla Polski na terenie Unii był wybór delegata polskiego, marsz. Dębskiego na członka specjalnej podkomisji kolonialnej.

Dużą rolę odegrali przedstawiciele Polski również w tzw. Komisji Surowcowej, powołanej na początku ub. r., przez Radę L. N. w wykonaniu rezolucji uchwalonej na Zgromadzeniu Ligi Narodów w dn. 9. 10. 1936 r. (Obszerne omówienie tego zagadnienia znajdą czytelnicy w artykule p. t. „Problem surowcowy w rozważaniach międzynarodowych" zamieszczonym na str. 7. Red.) Rezolucja ta mianowicie stwierdziła konieczność podjęcia ogólnej dyskusji oraz przeprowadzenia ankiety co do zagadnienia równości wszystkich narodów w dysponowaniu surowcami.

Komisja Surowcowa zebrała się dn. 16 czerwca ub. r. Obrady toczyły się w 2 podkomitetach, z których pierwszy zajmował się zagadnieniami związanymi bezpośrednio z podażą surowców, drugi zaś sprawami finansowymi, związanymi z ich zakupem. Obie podkomisje opracowały raporty, które złożone zostały Komisji Surowcowej. Komisja ta zebrała się w Genewie na początku września ub. r. i dn. 7 tegoż miesiąca ogłosiła raport ze swych prac, przeznaczony dla Rady L. N.

We wstępie raport stwierdza, że program prac Komisji ograniczony był zgodnie z uchwałą Zgromadzenia L. N. tylko do strony gospodarczej zagadnienia surowców. W rezultacie Komisja uznała, że nie należało do niej dyskutowanie nad repartycją obszarów, skąd wydobywane są surowce. Raport uznał, że nie ma wątpliwości co do tego, że istnieje nierówność w repartycji surowców, i że niektóre kraje stoją wobec szczególnych trudności zaopatrywania się w te surowce. Raport wskazał równocześnie na niektóre środki, które mogą zaradzić stanowi rzeczy i ułatwić dostęp handlowy do surowców, główny kładąc nacisk na zliberalizowanie i wzmożenie międzynarodowych obrotów handlowych.

Raport uznał tezę wysuwaną przez Polskę, że zagadnienie surowcowe wiąże się ściśle z zagadnieniami demograficznymi i gospodarczymi. Jednak w opracowaniu Komitetu podniesione m. in. zostało, że rozpatrując problem surowcowy nie należy brać tu pod uwagę

terenów kolonialnych, gdyż udział kolonij jako dostawców wynosi tylko 3%.

Raport Komisji Surowcowej przekazany został przez Radę L. N. Zgromadzeniu i dostał się pod obrady komisji II ekonomicznej Zgromadzenia L. N.

W międzyczasie dn. 20 września ub. r. na zebraniu plenarnym Zgromadzenia wypowiedział się w sprawie nas tu interesującej min. Eden. Omówił on raport Komisji Surowcowej, i podkreślił że problem surowców nie wiąże się zasadniczo z problemem kolonialnym, gdyż statystyki wykazują, że kolonie pokrywają zaledwie 3% zapotrzebowania światowego surowców. Min. Eden stwierdził jednak, że rząd W. Brytanii w myśl zaleceń Komisji skłonny jest rozpocząć rokowania z państwami, które by sobie tego życzyły, na temat zmniejszenia przywilejów handlowych Anglii w koloniach, nie mających rządów autonomicznych, o ile zostanie dowiedzione, że przywileje te utrudniają wymianę międzynarodową. Ta propozycja — mówił min. Eden — musiałaby być ograniczona zastrzeżeniami, zabezpieczającymi producentów przed konkurencją, oraz zabezpieczającymi jednakowe korzyści towarom kolonialnym, Minister wyraził obawę, że zmiana przywilejów nie zmniejszy trudności państw. które utrzymują system kontroli wymiany dewiz, gdyż główne trudności, jego zdaniem, dla niektórych krajów polegają nie na niemożności otrzymania surowców, lecz na trudności opłacania tych surowców. Problem płacenia za surowce jest ściśle związany z całokształtem zagadnień ekonomicznych, wymagających rozwiązania na drodze łącznej akcji zmierzającej do przywrócenia wolnego obrotu kapitałów, towarów i pracy ludzkiej. Min. Eden oświadczył dalej, że rząd W. Brytanii będzie popierał wszelkie wysiłki, zmierzające do przywrócenia wymiany międzynarodowej.

Stwierdzić należy, że min. Eden choć odżegnywał się ponownie od rewizjonizmu kolonialnego, przyłączył się w swym przemówieniu do tezy bronionej już na zeszłorocznym Zgromadzeniu Ligi Narodów przez delegację polską, że tylko akcja międzynarodowa, zmierzająca do programowego wzmocnienia obrotów we wszystkich trzech dziedzinach, tj. w obrocie towarów, kapitałów i w ruchu migracyjnym — wytworzyć może zdrowszą z punktu międzynarodowego sytuację gospodarczą.

Delegat polski na zeszłoroczne Zgromadzenie L. N. wiceminister A. Rose dn. 27. IX. ub. r. na posiedzeniu komisji II ekonomicznej Zgromadzenia, podczas dyskusji nad raportem Komisji Surowcowej wypowiedział swoje uwagi odnośnie zagadnienia surowcowego. Zanotujemy tu poniższe ustępy, które łączą się z problemem kolonialnym. „Nie chcę — powiedział delegat Polski — w szczegółach mówić o tej części raportu surowcowego, która mówi o roli kolonij w dostarczaniu surowców. Mandat i kompetencje Komisji Surowcowej były w tej dziedzinie ograniczone, i być może, że fakt ten utrudnił Komisji pogłębienie tego tematu. Niemniej i raport stwierdza, że przy badaniu tej kwestii, należy być bardzo ostrożnym. Nie można w szczególności operować liczbą 3%, jako tą, która odzwierciadla rolę kolonij w produkcji surowców, gdyż wytwarza się w ten sposób optyczne złudzenie. Ponieważ idzie o rolę kolonij, jako źródła surowców dla państw trzecich, kwota produkcji jest dużo mniej ważna od udziału surowców pochodzenia kolonialnego w handlu międzynarodowym, a odsetek ten wynosi nie 3%, lecz 9,7%, co jest udziałem poważnym. Jednakże i ta liczba — stwierdzał przedstawiciel Polski — wskazuje tylko na rolę kolonij jako źródła surowców, w obecnej sytuacji, lecz nie uwzględnia olbrzymich potencjalnych możliwości rozwojowych, które w koloniach istnieją. Możliwości te mogłyby być wyzyskane na rzecz tych państw, które dziś się skarżą na

brak surowców i dlatego należy z największą uwagą traktować te wnioski, zawarte w raporcie Komisji Surowcowej, które zmierzają do lepszego wykorzystania surowców, dziś należycie jeszcze nie eksploatowanych".

Mówiąc dalej o środkach zaradczych wysuwanych przez raport komisji, wiceminister Rose oświadczył: „Czy można się jednak dziwić, że jeśli te międzynarodowe środki nie istnieją lub nie są stosowane, to wówczas państwa, pozbawione podstaw surowcowych, posługują się nadal środkami autarkicznymi, póki nie powstanie system międzynarodowy, mogący je zastąpić? Póki nie robi się nic konkretnego na terenie międzynarodowym, środki autarkiczne są często koniecznością — oto jasny wniosek z wszystkiego tego, co mówi raport Komisji Surowcowej".

A zatem jasno przebija z enuncjacyj przedstawiciela rządu polskiego, że Polska nie ma złudzeń co do jałowych dyskusyj teoretycznych nad zagadnieniem surowców. Jedynie posunięcia pozytywne, mające na uwadze wyzyskanie kolonij jako źródeł surowców, mogą przyczynić się do poprawy sytuacji.

Czy należy z tego wysnuć wniosek, że raport Komisji Surowcowej był niepotrzebny?

Niewątpliwie Komitet Surowcowy nie mógł poruszać problemu rewizjonizmu kolonialnego, gdyż do tego nie był powołany, co zresztą w raporcie było stwierdzone. Jednak z punktu widzenia interesów polskich raport, choć pozbawiony na razie konkretnych wyników praktycznych, ujawnił wszystkim ważność zagadnienia surowców dla państw, stwierdził, że problem surowców nie wiąże się tylko z wolnym obrotem handlowym, lecz i z wolnym obrotem kapitałów i wolnością migracji. Raport stwierdził, że problem surowcowy istnieje jako bolączka paląca, a zatem zagadnienie to będzie musiało znaleźć kiedyś swe praktyczne rozwiązanie.

Raport jest więc właściwie pierwszą kartą w próbach międzynarodowego rozwiązania zagadnienia surowcowego.

Zadaniem Polski będzie teraz, w ramach stwierdzeń raportu Komisji Surowcowej, toczyć dalej walkę o ułatwienia w uzyskiwaniu surowców, oraz starać się dotrzeć i wywierać wpływ na te terytoria egzotyczne, które mogą być ich źródłem.

L. C.

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Wobec wizyty lorda Halifaxa w Berlinie i jego rozmów z kanclerzem Hitlerem, należy przypuszczać, iż sprawa kolonii dla Nimiec już w czasie bliskim znajdzie się na zwrotnym punkcie i że rząd brytyjski zajmie bardziej sprecyzowane stanowisko niż dotąd wobec tego problemu.

Aczkolwiek prasa berlińska, prawdopodobnie na skutek instrukcji z góry, powstrzymuje się na ogół od obszerniejszego komentowania tej wizyty, to jednak łatwo się wyczuwa, iż osią rozmów berlińskich będzie przede wszystkim zagadnienie kolonialne.

Wizyta lorda Halifaxa, mimo jej czysto informacyjnego charakteru, wywołała duże poruszenie w niemieckich kołach oficjalnych, gdyż nasuwa ona możliwości porozumienia się między Anglią a Niemcami w sprawach w obecnej chwili najbardziej palących.

„The Observer", komentując wizytę lorda Halifaxa w Berlinie, zaznacza, iż, mimo że Niemcy wysuną na plan pierwszy sprawę byłych niemieckich kolonij, to jednak misja lorda Halifaxa ma szerszy zasięg. Rozmowy berlińskie obejmą bowiem szereg innych zagadnień w sferze stosunków między Anglią, a Niemcami, w celu ustalenia wzajemnego porozumienia i przyjaźni.

Jednocześnie, na skutek instrukcji Foreign Office, ambasador brytyjski w Rzymie wymieni poglądy z hr. Ciano, co wyłoni automatycznie kwestię uznania Włoskiego Imperium we Wschodniej Afryce.

„Krok ten — pisze „The Observer",— jest niezmiernie ciekawy. Po raz pierwszy bowiem powaga sytuacji europejskiej usuwa na plan dalszy kwestię poprawnego stosunku względem Ligi Narodów".

Według „The Observer" najważniejsze ozmowy w Berlinie będą dotyczyć realnych posunięć, które by zostały uznane za najbardziej zadawalające niemieckie dążenia kolonialne; w Rzymie natomiast — ustalenia sposobów, które by ułatwiły rządowi angielskiemu uznanie Włoskiej Afryki Wschodniej.

Jak w jednej, tak i w drugiej sprawie trudnością wobec której stoi rząd angielski, jest teoretyczna kompetencja Ligi Narodów. Mandaty Ligi w Tanganice, Południowo-Wschodniej Afryce, Kamerunie, Togo i na wyspach Południowego Pacyfiku, oraz decyzja Ligi przeciw uznaniu włoskich zdobyczy terytorialnych w Abisynii, zostaną po raz pierwszy omówione w bezpośrednich naradach między Londynem, Berlinem i Rzymem.

Jest to zasadnicza zmiana linii politycznej Londynu, jeśli chodzi o stosunek do Ligi Narodów; dotąd bowiem Londyn wszystkie te sprawy załatwiał przez Genewę. Obecnie jednak, po raz pierwszy od chwili powstania instytucji genewskiej, Anglia uważa, iż poprawny stosunek względem Ligi powinien być poświęcony na rzecz złagodzenia poważnej sytuacji na kontynencie europejskim, tym bardziej, że Liga utrudnia tylko pokojowe porozumienie między narodami najbardziej dotkniętymi obecnym stanem rzeczy.

Dlatego też misja lorda Halifaxa w Berlinie jest uważana za przypuszczalnie zwrotny punkt w stosunkach europejskich i za znamienny krok w kierunku złagodzenia bardzo niebezpiecznej sytuacji politycznej.

* * *

Rozmowy lorda Halifaxa w Berlinie zostały poprzedzone usilną propagandą ze strony Rzeszy na rzecz odzyskania dawnych kolonij niemieckich w Afryce, przemówieniami przewódców politycz-

nych, kampanią prasy i postawą społeczeństwa, które trudną sytuację żywnościową Rzeszy coraz częściej przypisuje brakowi terenów zamorskich.

Mimo tej jednolitej opinii, w łonie organizacji kolonialnych niemieckich powstały jednak silne tarcia o zachowanie wyłącznego prawa wykreślania linii postępowania w przedmiocie kolonij.

Walka ta rozpoczęła się w chwili wniesienia haseł kolonialnych do repertuaru postulatów narodowego socjalizmu. Aczkolwiek wysunięcie haseł zwrotu kolonij było dużym sukcesem dla propagatorów idei kolonialnej, to jednak z drugiej strony przejęcie inicjatywy przez oficjalne czynniki partyjne nie szło całkowicie na rękę tym wszystkim, którzy od lat występowali w obronie idei kolonialnej w Niemczech.

Sytuacja stała się jeszcze bardziej skomplikowana, gdy idea kolonialna znalazła swe uzasadnienie w koncepcji czysto gospodarczo-surowcowej, którą polityka oficjalna poczęła używać dla obrony swego punktu widzenia w sprawach kolonialnych. Z tą chwilą zaczęły się zajmować zagadnieniem kolonij jednostki o nastawieniu wyłącznie gospodarczym, bez tak zwanej przeszłości ideowej.

Organizacje obejmujące dawnych kolonistów niemieckich i byłych żołnierzy armii kolonialnych, są tym stanem rzeczy wybitnie zaniepokojone, obawiając się aby ich wpływ na przebieg kampanii o zwrot kolonij nie został ograniczony. Rozpoczęły one zatem ostrą nagonkę przeciw „spekulantom“, którzy dla względów oportunistycznych wdarli się ostatnio do ruchu kolonialnego.

Walka o wpływy jest tym ciekawsza, że pomiędzy spekulantami znajdują się poważne osobistości ze świata gospodarczego, zbliżone do dra Schachta, a nierzadko do oficjalnych czynników partii i rządu.

* * *

Jednakże czynnik gospodarczy w niemieckich żądaniach kolonialnych zajmuje zawsze naczelne miejsce.

Na dowód potrzeby kolonij jako dostawców surowca, Niemcy przytaczają liczby które wykazują znaczną nadwyżkę ich przywozu nad wywozem do dawnych kolonij niemieckich. I tak Niemcy przywożą ze wschodniej Afryki za 4,9 mil. RM., wywożą za 2,1 mil. RM; z Południowo-Zachodniej Afryki za 3,5 mil. RM., wywożą za 1,1 mil. RM; z Kamerunu za 6,9 mil. RM., wywożą za 1,3 mil. RM. Nadwyżki przywozu wynoszą: 2,8 mil. RM, 2,4 mil. RM i 5,6 mil.RM., czyli razem 10,8 mil. RM przy ogólnym obrocie 19,8 mil. RM.

Jednocześnie dane statystyczne wykazują znaczny wzrost handlu Niemiec z terytoriami pod mandatem brytyjskim.

Przedstawiciel brytyjskiego ministerstwa handlu oświadczył w Parlamencie, że wywóz ze Zjednoczonego Królestwa do terytoriów mandatowych z wyjątkiem Kamerunu, Togo i Nowej Gwinei wzrósł z 1.819 tys. funt szterlingów w 1932 r. na 2.533 tys. funt. szterlingów w 1936 r., czyli o 40%; natomiast wywóz z Niemiec w tymże czasie wzrósł o 145%, tj. z 10 mil. RM. na 24,6 mil. RM.

* * *

Tygodnik „West Africa“ omawiając we wrześniowym numerze przemówienie kanclerza Hitlera w Norymberdze, zaznacza, że Hitler, wznawiając swe żądania restytucji Niemiec jako państwa kolonialnego oparł je na dwóch zasadniczych punktach.

Po pierwsze — wskazał na liczbę ludności i potrzeby społeczeństwa.

„Bez dopełnień kolonialnych“ — mówił Hitler — „Niemcy mają za mało miejsca, ażeby zapewnić sobie bezpieczeństwo i stały dopływ surowców... Jest niemożliwością pogodzić się z myślą, że rok rocznie będziemy zdani na łaskę dobrych lub złych żniw“.

Drugi punkt wykracza poza obręb spraw wewnętrznych i jest raczej wyrzutem pod adresem państw kolonialnych.

Komentując pierwszy punkt, tygodnik „West Africa" przytacza zdanie korespondenta „Timesa", obecnego na uroczystościach norymberskich, który zaznaczył, iż pierwszą część przemówienia Hitlera uzależniającą posiadanie rezerw żywnościowych od faktu posiadania kolonij, można uważać za „wyraźne ostrzeżenie pod adresem państw zainteresowanych, iż zdobycie dodatkowych terytoriów może stać się główną częścią programu partii nazistowskiej".

Te dyskusje i wyjaśnienia, jak pisze „West Africa", są tym bardziej niezbędne, ponieważ, jak wskazuje sprawozdanie Komisji Ligi Narodów, żądania terenów kolonialnych, oparte na tezie surowcowej nie wytrzymują krytyki. Według sprawozdania Komisji, większość surowców oprócz oleju palmowego, kauczuku i kopry pochodzi z państw niekolonialnych i obecna produkcja ważnych surowców przemysłowych w koloniach nie przekracza trzech procent ogółu produkcji światowej.

* * *

Pod nazwą „Po proklamacji norymberskiej" p. Leon Daudet opublikował interesujący artykuł w dzienniku „Action Française". Uważa on, że z zagadnień, które najbardziej niepokoją obecnie Europę dwa są najważniejsze: niezgodność zamierzeń sowieckich z cywilizacją i pokojem, oraz niemieckie żądania kolonialne. Tezą niemiecką jest, że podział kolonij winien być proporcjonalny do ludności metropolii. Obecna jednak sytuacja w sprawie zagadnienia kolonialnego wygląda następująco: Belgowie dali wyraźnie do zrozumienia, że za żadną cenę nie zgodzą się na oddanie lub podział Konga. Portugalia nie przystanie na żadną amputację kolonialną. Co do Anglii to pretensje niemieckie są niewątpliwie częściowym powodem jej olbrzymich zbrojeń. Pozostaje Francja z Maroko, co do którego rewolucja hiszpańska obudziła pewne nadzieje dla niemieckiej pożądliwości kolonialnej. Byłoby jednak błędem mniemać, że słowa proklamacji norymberskiej, dotyczące żywotnej potrzeby dla Niemiec posiadania Imperium kolonialnego, były słowami bez treści. Pewnego dnia żądania kolonialne powstaną groźniej niż kiedykolwiek i cała prasa niemiecka, cała młodzież będą je głosiły, opierając się na argumencie, że Niemcy obecne bez dopełnienia kolonialnego nie wystarczą dla zapewnienia trwałego i pewnego wyżywienia ludności. Ci jednakowoż, którzy wyobrażają sobie, że odstępując Niemcom kawałek Maroka, lub Afryki Zachodniej zyskają trwałą ich przyjaźń, łudzą się. Wkrótce potem bowiem zażądaliby Tunisu, potem Algeru i Indochin. Niemcy są nienasycone. Jedną tylko postawę można zająć w stosunku do Niemiec — być silnym.

* * *

A teraz, gdy tyle się mówi o niemieckich żądaniach kolonialnych i wobec pragnień Niemiec odzyskania ich dawnych posiadłości zamorskich, dobrze byłoby się zapoznać z historią kolonizacji niemieckiej i stosunkiem Niemców do tubylców w krajach afrykańskich, dawniej przez nich administrowanych.

W mies. „World Review", Patrick Balfour, omawiając te sprawy, pisze:

„Niemcy były ostatnim z państw europejskich, które weszły w sferę kolonialną. Prawie sto lat przed kongresem berlińskim w 1885 r. Brytania założyła swą pierwszą kolonię afrykańską. Dziesięć lat przed tym król Leopold, przy pomocy Stanley'a, zaanektował w imię Belgii, Kongo. Francja, mimo, że spóźniała się nieco ze swoją administracją, posiadała olbrzymie połacie ziemi na

Północy i na Zachodzie, jeszcze na długo przed tym, zanim Niemcy otrzymali swą część w afrykańskiej rozgrywce. Niemcy byli więc ostatnimi i przeto najmniej doświadczonymi ze wszystkich imperialistów europejskich.

Trzydzieści lat potem, w chwili wybuchu wojny światowej, znaczna część ich imperium była jeszcze niezagospodarowana. Popełnili oni zwykłe błędy i zwykłe ekscesy. Łapownictwo i brutalność pewnego typu kolonisty niemieckiego spotkały się z ogólnym potępieniem, które nie oszczędziła nawet Reichstagu. W większej części Kamerunu trwały zamieszki. Ostatnie powstania tubylców w Tanganice zostały stłumione niedługo przed wojną, a Ruanda-Urundi (obecnie pod mandatem belgijskim była jeszcze zupełnie nieokupowana).

Natomiast w innych częściach niemieckich terytoriów w Afryce panował spokój i dobrobyt. Niemieccy „settlerzy" zagospodarowali się z powodzeniem na wzgórzach Kilimandżaro w Tanganice, a w dolinach rozpoczęto uprawę sisalu, stanowiącego obecnie główny przedmiot eksportu tego terytorium. Bogate tereny plantacyjne na Zachodzie, na zboczach gór Kamerunu (obecnie pod mandatem brytyjskim) były zamieszkałe przez pracowitą i przedsiębiorczą ludność niemiecką. Tu Niemcy zaczęli się uczyć i rozwijać swój system kolonialny i tu właśnie, a nie w innych okręgach, znajdujących się wówczas jeszcze w stanie pacyfikacji, najlepiej można sądzić o istocie tego systemu i o reakcji tubylców w stosunku do niego.

Stosunek Afrykańczyka do jego przedwojennych niemieckich panów jest trudny do zbadania. Przede wszystkim Afrykańczyk jest nieufny i nie umie rozumować logicznie. Po drugie jest konserwatystą. Perspektywa zmiany odstrasza go. Z drugiej zaś strony umie dostosować się do nowego porządku rzeczy bez wielkich trudności. Młodzi Afrykańczycy nie pamiętają reżimu przedwojennego, lecz stary Afrykańczyk pamięta go dobrze.

Na ogół, jak pisze autor, stosunek starych Afrykańczyków do dawnego systemu niemieckiego nie jest niechętny. Młodzi wolą jednak system angielski lub francuski.

Afrykańczyk przedwojenny wolał dawny system niemiecki przede wszystkim przez wzgląd na jego zdecydowane metody.

„Niektórzy niemieccy koloniści" — kontynuuje autor — „byli brutalni, lecz to nie znaczy, że byli oni personifikacją dawnego reżimu. Starym tubylcom zawsze imponowała siła. Niemiec był wyznawcą metod surowej dyscypliny, lecz na ogół był sprawiedliwy i dlatego cieszył się szacunkiem. Młodsza generacja nie podlega takiej dyscyplinie. System kontraktowy, który zmuszał robotników plantacyjnych do angażowania się na pewien okres, został zniesiony. Obecnie tubylcy mogą pracować, lub też nie, zależnie od własnego uznania, i na skutek zniesienia kary cielesnej, nie ma prawie żadnych środków, które by karały za nieuczciwą lub niedbałą pracę. Wśród rodzin tubylców słyszy się narzekanie, że wówczas gdy w czasach przedwojennych mężowie ich wracali z plantacji zaopatrzeni w gotówkę, dziś wracają do domów najczęściej z pustymi rękami. Plantator niemiecki narzeka, że system ten pozbawia go stałego i pewnego dopływu roboczych rąk. Starsza generacja narzeka, że młode pokolenie jest narażone na demoralizację. Młodzi tubylcy spędzają czas bezczynnie. Chodzą do szkoły i paradują w eruopejskich strojach, powiększając tylko szeregi wykształconych bezrobotnych, zbyt dumnych aby zabrać się do pracy fizycznej, która była źródłem utrzymania ich ojców za czasów niemieckich".

Autor podaje, że Niemcy chcieliby znieść tę klasę „wystrojonych mu-

rzynów", stosując tę zasadę, że wśród społeczności, która opiera swój byt na rolnictwie, praktyczne wykształcenie jest bardziej stosowne od „urzędniczego". Niemiec zmusiłby tubylców do pracy, wychodząc z założenia, że tylko w ten sposób nauczyliby się odpowiedzialności i szacunku dla siebie samych. Przywróciłby również dawną karę cielesną, gdyż jego zdaniem, tubylec nie jest jeszcze na tyle rozwinięty, aby móc zrozumieć inne metody karne. Jakie by nie były skutki tej polityki w rękach nazistów — pisze autor — to jednak nie powinny one nasuwać obaw, jeśli chodzi o stosunek do tubylców typowego plantatora niemieckiego, osiadłego obecnie w obu Kamerunach. Z drugiej zaś strony gwałtowna potrzeba surowców może doprowadzić do zawładnięcia przez Niemców ziemią tubylców i ta perspektywa wywołuje niepokój nawet wśród starszego pokolenia.

Stosunek tubylców do Niemców w Tanganice jest na ogół podobny.

W r. 1914 robotnik plantacyjny zarabiał nieźle i ponieważ podatki były małe, a życie tanie, był stosunkowo bogatszy, niż dziś. Gdy Niemcy wrócili tam po wojnie, tubylec powrócił do nich, ażeby dla nich pracować.

Sytuacja jest jednak komplikowana przez dwa czynniki. Pierwszym jest rozwój, pod rządami brytyjskimi, systemu uprawy roli przez tubylców, a nie Europejczyków, w celu dopomożeniu tubylcom zdobycia ekonomicznej niezależności. Drugim jest wprowadzenie przez Anglików rządów tubylczych.

Pierwsza metoda polityczna zostałaby bezsprzecznie przez Niemców zachowana. Niektóre plemiona zawsze były i zawsze pozostaną zbyt niezależne, aby pracować na europejskich plantacjach i wartość ekonomiczna tych plantacyj może być podniesiona jedynie przez zastosowanie systemu uprawy tubylczej.

Natomiast system rządów tubylczych dzieli opinię tutejszej ludności na dwa obozy. W pierwszym znajdują się wodzowie plemion, którzy przewidują utratę autorytetu i władzy, w wypadku jej zniesienia, oraz wykształceni tubylcy, zatrudnieni przez tubylczą administrację, biura rządowe i przedsiębiorstwa, którzy obawiają się skutków bardziej reakcyjnej polityki niemieckiej, mogącej usunąć im spod nóg tę nowozdobytą pozycję społeczną. Rządy tubylcze stwarzają jednak różnice klasowe między rządzącymi i rządzonymi, przy czym rządzący zawsze będą po stronie mandatu, natomiast rządzeni będą ciążyć ku systemowi bezklasowemu, który obowiązywał za rządów niemieckich. Mieszkaniec z buszu, który nie ma możności zdobycia wykształcenia, jest zdany na łaskę przywódców plemion i czuje się przez to poszkodowany przez rząd. W wypadku uczciwego plebiscytu tubylec taki głosowałby prawdopodobnie za rządami niemieckimi.

Jeśli chodzi o nieudolność to tubylec afrykański jest dotychczas dzieckiem, które czuje się lepiej w ręku surowego niż pobłażliwego administratora. Nie jest on jeszcze na tyle rozwinięty, ażeby móc ocenić altruizm należycie i skłonny jest uważać go za słabość. Gdyby Niemcy wrócili do Afryki, wskazówki na zegarze postępu narodów tubylczych cofnęłyby się wstecz. Polityka genewska chce posunąć je naprzód. Lecz tubylec, gdyby spytano go o opinię, opowiedziałby się prawdopodobnie za czymś w rodzaju kompromisu.

Niemców w ich dawnych koloniach jest dużo. Kameruny brytyjskie, wyjąwszy administrację, są właściwie niemiecką kolonią. Tiko, na wschód od Wiktorii, jest zupełnie niemieckim portem; nie ma tam ani jednego angielskiego urzędnika.

Po drugiej stronie granicy, Francuzi tuż po wojnie postarali się wykupić bardziej wartościowe tereny niemieckie, płacąc za nie papierowymi markami i nie dając następnie możności ponownego ich nabycia. W ten więc sposób ludność

niemiecka we francuskich Kamerunach, których terytorium jest pięciokrotnie większe od Kamerunów brytyjskich nie przewyższa dziś 50 osób.

Anglicy natomiast administrowali byłymi plantacjami niemieckimi do r. 1925, następnie zaś wystawili je na sprzedaż publiczną w Londynie. Lecz plantacje nie znalazły chętnych nabywców. W następnym roku na drugiej licytacji, wszystkie plantacje zostały odsprzedane agentowi Reichu, reprezentującemu byłych właścicieli, za sumę, która została im wypłacona w formie rekompensaty tuż po wojnie. Niemcy zaczęli ponownie wracać na to terytorium i liczba ich powiększa się stale. Dwanaście z trzynastu dużych plantacyj kakao, kauczuku, oleju palmowego i bananów znajduje się obecnie w ich rękach, a uprawa bananów w ostatnich czasach wzrosła w pokaźnym stopniu.

W Tanganice jednak Niemcy nie potrafili wykupić swych dawnych ziem, tak jak w Kamerunach. Większość ich plantacji sprzedano tam po wojnie po cenach wyjątkowo niskich — Indianom, Grekom i innym mieszkańcom. Lecz Niemcy wrócili wkrótce w pokaźnej ilości. Dziś jest ich trzy tysiące i wśród ludności białej zajmują oni liczebnie trzecie miejsce, znacznie dystansując Anglików.

Wielu z nich nabyło plantacje kawy na wzgórzach Kilimanżaro. W innych miejscowościach niektórzy zajmują się uprawą herbaty, lub trudnią się rolnictwem na Południu. Inni znów reprezentują niemieckie domy handlowe, eksploatujące rozległe plantacje sialu na równinach. Niektórzy pracują jako kierownicy u Indian i Greków, którzy nabyli ich dawne plantacje.

Skala dobrobytu wśród kolonistów niemieckich jest bardzo różna. Urzędnik na pensji otrzymuje bardzo nie duże wynagrodzenie, natomiast przedstawiciele koncernów handlowych są o wiele lepiej płatni. Są tam drobni osadnicy, trudniący się rolnictwem, lecz są również i właściciele rozległych i bogatych dóbr. Biedni osadnicy są finansowani przez niemieckie towarzystwa rządowe i nie kryją się bynajmniej ze swoją chęcią zmiany mandatu. Lecz bardziej zamożni są na ogół zadowoleni z obecnego reżimu i perspektywa zmiany mandatu napawa ich niemałą obawą.

Podobne obawy podzielają również i inni biali mieszkańcy Afryki, co w znacznej mierze wpływa na kształtowanie się ruchu pan-afrykańskiego. Jak donosi tygodnik „African World", minister obrony Unii Południowo Afrykańskiej p. Pirow, podczas swej niedawnej wizyty w Kongo Belgijskim złożył interesujące oświadczenie, w którym między innymi zaznaczył:

„Obecnie w Afryce Południowej jesteśmy zjednoczeni pomimo naszych dawnych sporów. Możemy stworzyć armię, dostatecznie mocną dla naszej obrony, jeżeli zajdzie tego potrzeba. Nie żywimy żadnych zamiarów względem Konga belgijskiego; posiadamy więcej ziemi niż potrzebujemy. Kongo belgijskie ma również więcej terytorium niż potrzebuje i nie ma zamiarów względem Afryki Południowej. Ale Afryka Południowa jest krajem bogatym i bogactwa jej mogą być, a nawet są pożądane przez inne narody. Obecna równowaga w Afryce nie mogłaby być zachwiana bez poważnego niebezpieczeństwa. Może udzielimy naszej zgody innym krajom, powracającym do Afryki, ale do tego zupełna nasza zgoda będzie potrzebna i powrót ten mógłby mieć miejsce jedynie na podstawie umów przez nas aprobowanych. Jednakże każdy naród, który starałby się powrócić do Afryki przemocą który próbowałby zdobywać terytoria siłą, napotkałby sprzeciw wszystkich naszych sił".

* * *

Niemniej stanowcze, zdecydowane i nieustępliwe jest stanowisko opinii fran-

cuskiej wobec niemieckich ambicji kolonialnych.

Kongres Akcji i Propagandy Kolonialnej zorganizowany w Paryżu z okazji francuskiego Tygodnia Kolonialnego na swym plenarnym posiedzeniu, odbytym w obecności ministra kolonij p. Moutet, uchwalił szereg dezyderatów.

„Kongres wobec ambicji, wyrażanych przez niektóre obce mocarstwa odnośnie problemu surowców“ — brzmi jeden z uchwalonych postulatów — „potwierdza jeszcze raz jednomyślną wolę Francji utrzymania absolutnej niepodzielności swego Imperium i żąda, aby władze publiczne nie dopuściły w żadnym wypadku do wiązania problemu kolonialnego ze sprawą surowców, która to sprawa może znaleźć swoje rozwiązanie jedynie w powrocie do wolnego obrotu tymi produktami“.

* * *

Dziennik „La République“, omawiając pracę p. Osuskye'go, stwierdza, że przed wojną podział surowców względnie ich źródeł istniał już, ale nie odgrywał on żadnej roli wobec ogólnej „prosperity‘ panującej na świecie. Obecnie kraje, pozbawione surowców, nie rozporządzają kredytami za granicą, ani możnością dostatecznego eksportowania. W tym położeniu znajdują się Niemcy, Italia, Czechosłowacja, Polska, Szwajcaria i Austria. Z państw tych jedynie Niemcy i Italia skargi swe głoszą po świecie. Cyfry dowodzą jednak, że zwrot Niemcom ich kolonij bez mandatu nie rozwiązałby bynajmniej zagadnienia przemysłowego tego kraju, — pisze p. Osusky. Nie jest on jednak wyznawcą utrzymania status quo ekonomicznego i uważa, że chcąc uniknąć wojny, należy powrócić do wolnej emigracji i wolnego handlu światowego.

* * *

Konserwatyści angielscy na konferencji partyjnej w Scarborough powzięli rezolucję, stwierdzając, że wszelkie propozycje, zmierzające do rozdzielenia imperium, przez wyrzeczenie się suwerenności w koloniach brytyjskich stanowiłyby rzeczywiste zaprzeczenie prawa własności narodowej i prywatnej, zdradę mieszkańców kolonij i byłyby klęską dla interesów rodaków, pracujących w fabrykach Wielkiej Brytanii, jak też i produkcj zamorskiej.

Sir Page Croft oświadczył ponadto: „Jeśli Hitler stwierdza, że kolonie, znajdujące się pod mandatem brytyjskim prawem moralnym należą się Niemcom, musimy odpowiedzieć, że gdybyśmy mieli uznać to żądanie, uznalibyśmy jednocześnie, że Niemcy mieli słuszność, wkraczając do Belgii“.

Rezolucja powzięta w Scarborough, jest komentowana w sposób nader ostry w Berlinie.

„Lokal Anzeiger“ pisze mianowicie: „Nie można dyskutować z takim nastawieniem i z takimi przemówieniami. Można je tylko napiętnować. Należy żałować, że po osiemnastu latach brytyjskiej polityki dyktatu, który nie osiągnął swojego celu, takie deklaracje mogą mieć miejsce w Anglii bez wywołania sprzeciwu“.

„Berliner Tageblatt“ pisze: „Uwaga, że Niemcy nie mają większego prawa do zwrotu swoich kolonij, niż do posiadania Belgii jest niejako uznaniem, że Anglia uważa te kolonie jako swój łup wojenny. Taka rewelacja poglądów konserwatystów angielskich jest zdumiewająca. Nie zapomnimy jej nigdy“.

* * *

Jak donosi „La Vie Marocaine“ w Niemczech ma powstać specjalne biuro, którego zadaniem będzie centralizowanie wysiłków i prac propagandowych w dziedzinie kolonialnej.

Na czele tego biura ma stanąć podobno p. von Ribbentrop. Biuro powyższe, według intencyj rządu niemieckiego, ma

być niejako zaczątkiem przyszłego ministerstwa kolonij trzeciego Reichu.

* * *

W Anglii również tworzą się nowe instytucje kolonialne, których charakter i zakres prac wskazują na to, że istnieją poważne tendencje dla większego niż dotychczas zcentralizowania zagadnień kolonialnych.

Pierwszą instytucją jest Colonial Empire Union, którą kierują lord Luggard i Amery. W skład pracowników wchodzą nie tylko byli gubernatorowie angielskiej służby kolonialnej, ale wszystkie wybitniejsze osobistości świata kolonialnego angielskiego, bez różnicy rasy i religii, które zgłoszą gotowość do współpracy i wykonywania powierzonych im prac. Colonial Empire Union zajmie się opracowaniem w specjalnych komisjach oraz przygotowaniem materiału teoretycznego, odnoszącego się do wszystkich zagadnień polityczno-gospodarczych, które wymagają wyjaśnienia i odpowiednich wniosków. Opracowane tematy mają być w postaci wniosków przedstawione centralnym władzom kolonialnym angielskim.

Drugim nowo-powstałym czynnikiem dla rozwoju kolonij jest Colonial Empire Marketing Board, podlegający urzędowi kolonialnemu. Zadaniem tej instytucji będzie opracowanie programu rozwoju zbytu artykułów kolonialnych, pochodzących z angielskiego obszaru kolonialnego, zarówno w metropolii jak i dominiach. Ogólnie przypuszcza się, że instytucja ta nie ograniczy się jedynie do spraw zbytu artykułów kolonialnych, ale zajmie się zagadnieniem centralnego kierownictwa gospodarczego obszarów, wchodzących w skład Imperium brytyjskiego.

Jak z powyższego wynika okres politycznego włączenia nowych obszarów do Imperium brytyjskiego został zakończony wraz z nabyciem obszarów uzyskanych skutkiem zwycięskiej wojny. Dzisiaj chodzi polityce angielskiej o silniejsze zespolenie gospodarcze obszarów imperialnych. Centralne kierownictwo gospodarcze stanowić ma jak najlepszą ku temu drogę i najpewniejsze zabezpieczenie dla trwałości imperium.

Pierwsze zebranie Empire Marketing Board odbyło się w Londynie dn. 20/X ub. r. pod przewodnictwem sekretarza stanu p. Ormsby Gore.

Nowopowstałe towarzystwo ma się zająć organizowaniem w Londynie i innych większych miastach jednego lub kilku dużych sklepów z ręcznymi wyrobami tubylców z Zachodniej Afryki, które niewątpliwie miałyby duże powodzenie i mogłyby stać się poważnym źródłem dochodu.

W projektach tej akcji jest rozważana również konieczność zorganizowania periodycznych wycieczek do głównych centrów przemysłu angielskiego, dla wybitniejszych osobistości, kupców i przemysłowców z Afryki Zachodniej.

* * *

Francja również dąży do ściślejszego zespolenia gospodarczego z koloniami i do podniesienia produkcji w swoich posiadłościach zamorskich.

Jak donosi „Le Monde Coloniale Illustré", wyszły ostatnio we Francji nowe zarządzenia w formie praw-dekretów, zmierzające do zreorganizowania tamtejszego rynku, który coraz silniej odczuwa rezultaty zmniejszającej się ciągle produkcji, a co za tym idzie i eksportu.

Żeby to osiągnąć trzeba jednak najpierw położyć koniec wojnie wewnętrznej jaką prowadzą między sobą producenci — metropolia, przeciw koloniom i kolonie między sobą.

Do osiągnięcia tego zmierzają wydane ostatnio nowe zarządzenia.

* * *

Silny protest w Belgii wywołała uchwała rządu belgijskiego, który w projekcie budżetu na r. 1938 skreślił subwencję udzielaną zazwyczaj przez metropolię dla Konga.

Na walnym zebraniu Stałego Komitetu Narodowego Kongresu Kolonialnego pod przewodnictwem byłego ministra kolonij p. Carton de Tournay stwierdzono między innymi, że budżet kolonij jest obciążony całym bezpośrednim i pośrednim długiem, stanowiącym więcej niż 45% wpływów, a wypływającym z wydatków, dokonanych dla inwestowania tych kolonij. Jeśli kolonia ta (Kongo) — stwierdza dalej uchwała — ma ponosić cały ciężar wydatków inwestycyjnych i administracyjnych, to Belgia tylko z tego korzysta, ponieważ większa część tego co się inwestuje w kolonie, powraca do Belgii w formie płatności za dostawy belgijskim przemysłowcom i kupcom, w formie dywidend towarzystw kolonialnych i oszczędności, robionych przez funkcjonariuszy z pensji, które im są wypłacane.

Kongres w uchwale swojej podkreśla olbrzymie usługi, oddane przez Kongo Belgii, zarówno w zakresie moralnym jak i materialnym w czasie pokoju i wojny.

W zakończeniu swojej uchwały, kongres wyraził nadzieję i gorącą prośbę, że parlament zrozumie konieczność i potrzebę dalszego utrzymania efektywnej pomocy ze strony Belgii dla swojej kolonii.

* * *

We Włoszech emigracja z metropolii do kolonij wzmaga się stale.

Według mediolańskiego pisma „Il Sole" 193,5 tys. robotników włoskich wyjechało do kolonij włoskich między styczniem 1935 r. i końcem kwietnia 1937 r. W tymże okresie przeszło 70 tys. robotników wróciło z kolonij do Włoch. Pozostało zatem w koloniach 122 000. Wychodźców rekrutowano ze wszystkich części Włoch. Większość emigrowała do włoskiej Afryki Wschodniej. Z liczby powracających prawie wszyscy 69 507 pochodzili stamtąd.

* * *

Ta wzmożona emigracja rąk roboczych do Afryki jest związana z pracami prowadzonymi w Abisynii, lecz równolegle do planów i badań nad eksploatacją tego terytorium i odbudowy handlu zagranicznego, który w okresie wojny został bardzo poważnie zachwiany, władze włoskie prowadzą bardzo intensywne prace nad zagadnieniem rolnym w Etiopii.

Plany rozwoju rolnictwa idą w dwóch kierunkach: — tworzenie wielkich przedsiębiorstw lotniczych, które podlegać mają kierownictwu włoskiemu, oraz małych ferm dla osadników włoskich.

Nasuwa się też jednocześnie sprawa zaopatrzenia armii i kadr robotniczych w środki żywności, gdyż Abisynia została na skutek wojny poważnie gospodarczo zdewastowana. W pierwszej zatem linii tworzone mają być fermy hodowlane i produkcji zbóż, zarówno dla uniezależnienia sprawy zaopatrzenia w żywność od transportów, jak i dla zredukowania znacznych kosztów, związanych z drogim przewozem. W okolicy Giggiga założono już w ub. r. szeroko zakrojoną hodowlę bydła, przeznaczając na ten cel obszar 10 000 ha. Pomimo optymistycznych zapowiedzi, pochodzących z kół włoskich, efekt próby zaopatrzenia ludności i armii włoskiej w Abisynii nie daje się jeszcze przesądzić pozytywnie. Wyniki będzie można zaobserwować dopiero za kilka lat.

Czynione są również próby intensywniejszej wytwórczości ludności tubylczej, która wykonać winna program produkcyjny w określonym czasie.

* * *

O ile emigracja do kolonij wzmaga się we Włoszech, to w Anglii dzieje się

wprost przeciwnie. Anglicy coraz niechętniej emigrują do swoich posiadłości zamorskich. Od kilku lat wspomagana przez państwo emigracja z W. Brytanii do dominiów jest prawie zaniechana i liczba osób powracających do Anglii z dominiów przekracza liczbę wychodźców. Teraz New South Wales (Australia) znów wyraziła swą zgodę na przyjęcie nowych wychodźców i rząd angielski przeznaczył na finansowanie emigracji 1 500 000 funt. sterl. na okres piętnastu lat. Aby zatrudnić emigrację i dać jej możność bytu rząd australijski podejmuje wielkie roboty publiczne w New South Wales, celem zapobiegania stratom, wyrządzonym przez suszę, oraz erozję gleby.

W końcu września ub. r. rząd Unii-Południowo-Afrykańskiej zakupił od afrykańskiej i europejskiej kompanii inwestycyjnej blok ziemi, składający się z 60 ferm w okolicach Marico-Zeerust dla umieszczenia tam europejskich osadników.

Cena kupna tych terenów, jak donosi „African World", wynosi 253 000 funt. sterlingów.

* * *

Na skutek polepszającej się koniunktury na rynku frachtowym flota handlowa świata wykazuje stały wzrost tonażu.

Na dzień 31 września znajdowało się 788 jednostek statków w budowie, o tonażu 2 902 345 BRT. Z sumy tej przypada na W. Brytanię i Irlandię 1 184 635 BRT, przy czym jest ona o 15 tys. ton mniejsza w porównaniu ze stanem budowy tegoż państwa w końcu czerwca ubiegłego roku. Natomiast ponad 256 tys. BRT większa od stanu budowy sprzed roku.

Na pozostałe kraje przypada w budowie 505 statków o pojemności 1 717 710 BRT, w tym: Niemcy 118 jednostek o tonażu 383 468 BRT; Japonia 89 jednostek 334 530 BRT; Holandia 80 jednostek 224 726 BRT; a U. S. A 57 jednostek 216 028 BRT.

Niestety ze smutkiem stwierdzić wypada, że te ciekawe w skali światowej wykazy Lloyd's Register of Shipping nadal nie obejmują Polski, która buduje statki na obcych stoczniach.

* * *

Tonaż niemieckiej marynarki handlowej, jak podaje prasa fachowa Rzeszy, zwiększył się w r. 1936, per saldo po potrąceniu statków wycofanych rozebranych na złom, sprzedanych za granicę o 182 tys. ton (62 statki) i wynosił 3 579 statków o tonażu 3 887 tys. ton brutto.

W poprzednich trzech latach 1933—1935 zarejestrowano ubytek tonażu w wysokości 252 tys. ton. Rok bieżący zapowiada jeszcze większy wzrost tonażu, bowiem, jak podaje angielskie czasopismo „Shipbuilding and Shipping Record" w dn. 1 lipca ub. r. znajdowało się w budowie na stoczniach niemieckich na zamówienie armatorów krajowych 212 jednostek pływających o tonażu 528 tys. BRT, w tym trzy duże statki pasażerskie o łącznym tonażu 63 tys. BRT dla organizacji społecznej popularnych wycieczek morskich „Siła przez Radość" (Kraft durch Freude).

W ogóle w dniu 1 lipca stocznie niemieckie miały w budowie 309 jednostek o tonażu 1 164 tys. BRT, a zatem 97 statków o tonażu 636 tys. BRT budowano na zamówienia zagraniczne.

* * *

Również odnawia swą flotę handlową Belgia, gdzie rząd przeznaczył specjalne kredyty na ten cel.

Ubiegły rok jest pierwszym z trzech lat, przeznaczonych w programie rządu belgijskiego na odnowienie floty handlowej. W tym czasie zamówiono 13 motorowców ogólnej pojemności 43 000 ton

w stoczniach belgijskich, co tym ostatnim pozwoliło na wzmożenie pracy, specjalnie dwu głównym stoczniom, które przez długi okres czasu stały bezczynnie. Sprawozdanie Związku Belgijskich Armatorów stwierdza, że pomoc rządu dla stoczni powinna pójść głównie w tym kierunku, aby skłonić armatorów do budowy nowych jednostek w krajowych stoczniach, a to przez zwrot różnicy między wyższymi kosztami budowy w kraju, a korzystniejszymi za granicą. Wydatniejsza pomoc rządu jest tym konieczniejsza, że flota handlowa Belgii, w okresie ostatnich pięciu lat, zmniejszyła się o 37 statków pojemności 43 000 ton. Obecnie flota składa się z 200 parowców i motorowców pojemności 420 454, z tego 60 statków posiada pojemność po 3 000 ton, albo większą. Cyfra ta, jak na kraj, posiadający tak wielką kolonię jaką jest Kongo Belgijskie, oraz jeden z największych portów na kontynencie — Antwerpię, jest za mała, toteż rząd w budżecie na r. 1937 przeznaczył 50 mil. fr. na popieranie budownictwa okrętowego i 25 mil. fr. na pomoc dla marynarki handlowej.

* * *

We Włoszech rozbudowa marynarki handlowej postępuje w szybkim tempie.

Rząd italski zdecydował budować w ciągu najbliższych lat pięciu po 240 000 BRT rocznie, celem utrzymania wysokiego poziomu swojej floty handlowej. Mają to być statki o zupełnie nowym typie, ustalonym na specjalnej konferencji. Bliższe szczegóły co do jakości jego tonażu są trzymane w tajemnicy. Ma to być typ statku towarowego o którym się „nie śniło dotychczas zagranicznym konstruktorom statków".

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że Rząd Italski nie zaniedbując zresztą popierania rozwoju floty pasażerskiej zwraca baczną uwagę na rozbudowę statków towarowych, stawiając tym statkom specjalne wymagania. Jest w tym niewątpliwy oddźwięk niekorzystnych doświadczeń z ostatniej wojny, kiedy to w obliczu nagłych potrzeb nabywano większe ilości statków używanych, które okazują się, rzecz oczywista, bardzo nieekonomiczne w eksploatacji.

* * *

Rumunia powiększa swoją flotę handlową o nowe jednostki.

Ostatnio towarzystwo żeglugowe Serviciul Maritim Roman w Bukareszcie zamówiło w stoczni Burmeister and Wain, w Kopenhadze, dwa pasażersko-towarowe statki nowoczesnego typu. Pierwszy z nich będzie ukończony na 1 maja, a drugi na 1 września 1938 r. Statki te mają być przeznaczone na obsługę linii Rumunia—Anglia, na której wymienione towarzystwo niedawno rozpoczęło prace swymi starszymi statkami, występując jako konkurent już istniejących linij.

* * *

Jeśli chodzi o unowocześnienie żeglugi pasażerskiej to prym jak zwykle trzyma Anglia.

Na jednej ze stoczni angielskich znajduje się obecnie w budowie nowy „superliner", przewyższający rozmiarami statek „Queen Mary", bowiem długość tego kolosu ma wynosić 315 metrów (o 4 metry dłuższy od wymienionego), szerokość 36 metrów, tonaż ca 85 000 BRT (o 4 000 BRT większy).

Przy budowie tego statku pracuje 3 000 robotników, wodowanie odbędzie się w październiku roku przyszłego, przy czym ma otrzymać nazwę „Queen Elisabeth", w lipcu 1940 r. przewidziane jest oddanie go do użytku.

„Queen Elisabeth" będzie największym statkiem świata, na którym znajdą zastosowanie najnowsze zdobycze techniki okrętowej, a poczynione doświadczenia z „Queen Mary" i „Normandie"

pozwolą na usunięcie szeregu niedociągnięć, których nie są pozbawione te dotychczasowe olbrzymy.

* * *

W Japonii jak donosi ,,Japan Advertiser" budowa nowych statków dosięgła punktu kulminacyjnego. Wszystkie stocznie są przeciążone zamówieniami. Buduje się nowe doki i pochylnie, oraz inne urządzenia, aby sprostać nowym wymaganiom. Obecny ruch na stoczniach japońskich przewyższa znacznie ,,boom" z czasów wojny.

Wszystkie stocznie japońskie otrzymały łącznie obstalunki na budowę 1 000 000 ton statków. Z tej liczby 478 000 ton ma być wykonana w tym roku. Oprócz tego, w związku z polityką rządu popierającą budowę statków nowoczesnych, wyposażonych w motory Diesla, stocznie japońskie w ciągu następnego roku lub dwóch lat, mają wykonać 800 000 ton statków. Stocznie te otrzymują również zamówienia z zagranicy, między innymi z Rosji Sowieckiej, Syjamu i innych państw.

* * *

W Stanach Zjednoczonych rozbudowa marynarki handlowej również staje się hasłem dnia. Według ,,Herald Tribune", Joseph P. Kennedy, prezes Komisji Morskiej St. Zjednoczonych, oświadczył, iż rząd projektuje budowę 95 nowych jednostek morskich.

Prezydent Roosevelt zwrócił się do Kongresu o wyznaczenie subsydium w sumie 10 mil. dol., w celu natychmiastowego rozpoczęcia budowy nowych statków, jak również o danie upoważnienia Komisji Morskiej na zakontraktowanie budowy nowych jednostek na łączną sumę 150 mil. dol. w roku bieżącym.

Wykonanie całego programu rozbudowy, jak podaje ,,Marine Progress", ma trwać pięć lat i będzie kosztować 450 mil. dol.

W swoim przemówieniu w dniu Narodowego Święta Morskiego prezes Kennedy powiedział:

„Dla nas (Amerykanów) kwestia odpowiedniej floty handlowej jest kwestią nowej floty handlowej. Zachodzi teraz pytanie — co zrobimy w tym kierunku? Odpowiedź nasza brzmi — będziemy budować nowe statki i będziemy budować je natychmiast".

* * *

Równolegle z rozbudową amerykańskiej marynarki wojennej prezydent Roosevelt, jak podaje ,,Herald Tribune", zatwierdził projekt zwiększenia sił rezerwowych marynarki do 300 000 ludzi, na wypadek, gdyby w czasie wojny zaszła potrzeba uzupełnienia kadr regularnych.

Projekt ten przewiduje umożliwienie młodzieńcom w wieku od 16 do 18 lat wycieczek do baz morskich, oraz na okrętach wojennych, podczas których mają odbyć przeszkolenie morskie i zapoznać się z morską służbą. Rząd ma opłacać podróż tych ,,rezerwistów" do bazy lub na okręt, jak również będzie łożyć na ich utrzymanie oraz zaopatrzy ich w robocze ubrania.

Prezydent Roosevelt wskazał na niedostateczność obecnej rezerwy, która składa się z: Morskiej Rezerwy Floty, liczącej 1 200 oficerów i 24 000 ludzi; z Morskiej Rezerwy Marynarki Handlowej, liczącej 3 400 oficerów i Ochotniczej Rezerwy Morskiej, liczącej 2 300 oficerów i 10 158 ludzi. Obecnie więc cała rezerwa amerykańskiej marynarki wojennej, wyłączając oficerów liczy 34 000 ludzi.

* * *

Baltimorski ,,Sum" podaje, że w/g tabeli Departamentu Marynarki Stanów Zjedn., W. Brytania, co do ilości tonażu

swojej floty wojennej, przewyższa znacznie inne państwa świata.

Marynarka Wojenna Brytyjska składa się obecnie z 285 okrętów wojennych o łącznym tonażu 1 216 398. Ponadto w budowie znajduje się jeszcze 96 nowych jednostek o pojemności 541 000 ton.

Stany Zjednoczone zajmują drugie miejsce. Posiadają one 325 okrętów o pojemności 1 083 330 ton (włączając 212 okrętów z czasów wojny o tonażu 214 000, który jest uważany za przestarzały). W stadium budowy znajduje się obecnie 87 okrętów o tonażu 335 565.

Niemcy stoją na trzecim miejscu co do ilości statków, znajdujących się obecnie w budowie i wkrótce podwoją swój obecny tonaż.

Po W. Brytanii i Stanach Zjednoczonych idzie:

Japonia, 200 okrętów o pojemności 745 604 ton i 20 okrętów o tonażu 79 272, znajdujących się obecnie w budowie; Francja — 162 okręty, tonaż 409 346 i 42 jednostki o tonażu 174 143 w budowie; Italia — 206 okrętów, 396 683 tony i 67 o pojemności 147 500 ton w budowie i Niemcy 77 okrętów, 147 632 tony i 38 o pojemności 262 482 tony w budowie.

ZWOŁANIE KONFERENCJI W SPRAWIE WYCHODZTWA OSADNICZEGO

Dnia 28 lutego 1938 roku odbędzie się w Genewie konferencja rzeczoznawców dla zbadania zagadnienia międzynarodowej współpracy technicznej i finansowej w sprawie wychodźtwa osadniczego.

Światowy kryzys gospodarczy zmniejszył ogromnie możliwości międzynarodowego ruchu emigracyjnego. Międzynarodowe Biuro Pracy nie zaniechało jednak badań nad sprawami emigracyjnymi ze szczególnym uwzględnieniem spraw rekrutacji, zatrudnienia i warunków pracy najemnych pracowników emigrantów.

Praca nad zagadnieniem emigracji rolnej osadniczej była mniej posunięta. Dopiero regionalna konferencja pracy państw amerykańskich w Santiago w styczniu 1936 r. uchwaliła rezolucję, domagającą się, aby Międzynarodowe Biuro Pracy przeprowadziło specjalne badania dotyczące emigracji z Europy do Ameryki. Stosownie do tej uchwały Rada Administracyjna Biura na kwietniowej sesji 1936 r. zwołała posiedzenie komisji migracyjnej na listopad 1936 r. Dla zbadania na miejscu możliwości wznowienia ruchu osadniczego została wysłana do Ameryki Południowej specjalna komisja, której sprawozdanie zostało przedłożone komisji migracyjnej. Po rozpatrzeniu przedstawionego materiału komisja stwierdziła, że w niektórych państwach panuje nastrój sprzyjający wznowieniu osadnictwa emigracyjnego. Główna trudność polega na sfinansowaniu zagospodarowania i przewozu osadników. Rozwiązanie tego zagadnienia mogłoby być bardzo ułatwione przez współpracę międzynarodową. Wobec przychylnego stosunku zainteresowanych państw do inicjatywy Biura, konferencja rzeczoznawców została zwołana do Genewy na 28 lutego 1938 r.